

MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM SITZ: AMSTERDAM HOLLAND VONDELSTRAAT 61 FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines:		Eisenbahner:		Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Deutschland) 115
Rundschau	97	Brief aus Dänemark	104	Jahrbuch 1926 des Deutschen Verkehrsbundes 116
Die blutigen Vorfälle in Wien und der österreichische Verkehrstreik	98	Das neue Eisenbahnregime Frankreichs.	105	Seeleute:
Bedürfen wir einer Arbeiter-Radio-Internationale?	99	Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Holland).	107	Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Schweden) 117
Regelung des Verhältnisses zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten	100	Die Lage der Eisenbahner in Jugoslawien	111	Manifest des Holländischen Zentralverband der Transportarbeiter an die chinesischen Seeleute 119
Pressestimmen über den I. G. B.-Kongress	101	Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands im Jahre 1926	111	Notizen 119
Mitteilungen des Sekretariats	103	Transportarbeiter:		Esperanto 120
		Der Tod Spartaco Staquettis	112	
		III. Generalkonferenz der Kommission des Völkerbundes für Verkehrswesen und Transit	113	

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Rundschau.

In die Sommermonate fallen nicht nur die Ferien, sie bilden auch die geeignete Jahreszeit, um internationale Arbeiterkongresse und Verbandstage abzuhalten. Dass in diesem Jahr die Aufmerksamkeit eines jeden Gewerkschaftlers auf den Anfang August in Paris stattgefundenen 3-jährlichen Internationalen Gewerkschaftskongress sowie auf den einen Monat später in Edinburg abgehaltenen englischen Gewerkschaftskongress gerichtet war, ist für jeden begreiflich, der die Entwicklung der internationalen Gewerkschaftsbewegung in den letzten drei Jahren verfolgt hat.

Ueber den internationalen Gewerkschaftskongress lässt sich nach allem, was bereits darüber geschrieben ist, nicht viel mehr sagen. Er bot ein Bild der Verwirrung, die nur durch sorgfältige und kluge Verhandlungen wieder behoben werden kann.

Der englische Gewerkschaftskongress und die dort wegen der Haltung der Russen beschlossene Auflösung des anglo-russischen Einigungs-Komitees haben dem Lauf der Dinge noch eine unerwartete Wendung gegeben.

Ein flüchtiger Blick in die Verhältnisse zeigt, dass wir von der Einheit innerhalb der internationalen Ge-

werkschaftsbewegung jetzt weiter als je entfernt sind, von der Einheit, die doch in diesem gefährvollen Zeitabschnitt, in dieser Zeit der immer stärkeren Konzentration des Kapitalismus, des Imperialismus und des Faschismus, mehr als je notwendig ist.

Man hätte ursprünglich die berechtigte Hoffnung haben können, dass der Pariser I.G.B.-Kongress neben all dem Schlechten, wenigstens das eine Gute haben würde: die Klärung der Luft, wie bei einem Gewitter, und dass er den Weg zur Einigung und zu besserer gegenseitiger Würdigung ebnen würde. Ein Anzeichen hierfür war z.B., dass Stenhuis, Vorsitzender des holländischen Gewerkschaftsbundes und Mitglied des Generalrats des I.G.B., der bisher von Beratungen mit der russischen Gewerkschaftsbewegung nichts wissen wollte, unmittelbar nach dem Pariser Kongress u.a. schrieb: „unter diesen Umständen kann und darf ein neuer Vorschlag der Engländer (in Sachen Beratung mit den Russen) wohl kaum abgelehnt werden“.

Durch die Haltung der Russen nach Paris, besonders gegenüber der britischen Gewerkschaftsbewegung, hat in für uns unverständlicher Weise — es sei denn, dass andere Faktoren ausserhalb der russischen Gewerkschaftsbewegung hierbei eine wichtige Rolle spielen — wieder neue Hindernisse auf den Weg nach der Einigung gelegt.

Dennoch wollen wir nicht verzagen!

Schliesslich muss es auch den Kameraden aus der russischen Gewerkschaftsbewegung einmal klar werden, was für eine verkehrte Politik sie treiben, bzw. ihnen aufgezwungen wird.

Die Tatsachen werden allmählich auch ihnen beibringen, dass es gewiss im Interesse der westeuropäischen Bewegung, nicht weniger aber auch ihrer eigenen Bewegung und der Sowjetrepublik selbst liegt, dass die Einigung zustande kommt und dass auch sie (die Russen) selbst durch ernste Mitarbeit zur Verwirklichung der Einheit beitragen müssen. Bisher war hiervon nach aussen hin nichts zu sehen. Und dann

Berichte über Arbeitskonflikte u. dergl. sowie kurze Mitteilungen werden veröffentlicht im „Pressebericht der I. T. F.“ Dieser erscheint jede zweite Woche und wird allen angeschlossenen Organisationen sowie deren Redaktionen zugesandt.

meinen wir eine Einheit, welche die Kräfte aller Länder zusammenfasst im gemeinsamen Kampfe, jedoch der Bewegung in jedem Lande die Freiheit lässt, den Kampf so zu führen, wie es die nationalen Verhältnisse erfordern und wobei jegliche Bevormundung durch andere ausgeschlossen ist.

Hoffen wir, dass dies verwirklicht werden kann und lasst uns auch künftig versuchen, die Voraussetzungen zu schaffen, welche notwendig sind, um die sich feindlich gegenüberstehenden Richtungen und Länder zusammenzubringen.

Die internationale kapitalistische Presse bereitet einen neuen Feldzug gegen ein anderes Land vor, dessen Regierung bemüht ist, der sozialen Gerechtigkeit zu dienen und mit dem Wunsche beseelt ist, den Arbeitern seines Landes ein menschliches Dasein zu verschaffen.

Gegen Mexiko, das Land, welches den Grossgrundbesitz abgeschafft, die Oelgewinnung in die Hände des Staates überführt und die weltliche Machtposition der katholischen Kirche beseitigt hat, geht es, mit dem Zwecke, die anderen Völker gegen dieses Land aufzuhetzen, und gelegentlich der nächsten Präsidentschaftswahlen eine reaktionäre Revolution herbeizuführen. Die Verbindungen zwischen der europäischen und der noch jungen mexikanischen Arbeiterbewegung gestalten sich immer besser und dürften bald zu einer organisatorischen Zusammenarbeit führen. Mögen die Arbeiterorganisationen und ihre Presse die Bedeutung dieser Kampagne erkennen und in ihren Ländern kräftig dagegen Stellung nehmen, um zu verhindern, dass ausländische Truppen den reaktionären mexikanischen Elementen in ihrem Vorhaben beistehen werden.

N.

Die blutigen Vorfälle in Wien und der österreichische Verkehrstreik.

Aus Kreisen des österreichischen Eisenbahnverbandes wird uns geschrieben:

Die österreichische Arbeiterklasse hat schwere und gefährvolle Tage hinter sich und der allgemeine Verkehrstreik, der Oesterreich drei Tage hindurch vom ganzen Ausland abgesperrt hatte, galt allein der Gegenwehr gegen die fascistische Reaktion, die das kleine Land mit der stärksten und machtvollsten Arbeiterklasse in diesen Tagen bedroht hat.

Die blutigen Vorfälle, die sich in Wien am 15. Juli abgespielt haben, sind aus der Tagespresse hinreichend bekannt. Hervorgehoben muss werden, dass das Urteil eines Wiener Geschworenengerichtes, mit welchem drei angeklagte Frontkämpfer, die in Oesterreich dieselbe Rolle spielen wie in Deutschland die Stahlhelmlaute, freigesprochen worden sind, obwohl einwandfrei erwiesen war, dass sie im verflossenen Januar einen invaliden Arbeiter und ein Kind erschossen hatten, nur deshalb so stark aufpeitschend auf die Gemüter wirken konnten, weil es nicht eine einzelne Erscheinung in der Rechtsprechung gewesen ist. Seit dem Bestande der Republik haben sich nämlich mehrfach die gleichen Fälle ereignet, wo Front-

kämpfer auf Arbeiter geschossen und Menschen getötet haben, ohne dass den Tätern von der Justiz auch nur ein Haar gekrümmt worden ist. Sie wurden vielmehr regelmässig freigesprochen, oder man hat sie, wie im Falle der Erschiessung des freisinnigen Schriftstellers *Bettauer*, von Gerichtspsychiatern für geistesgestört erklären lassen, um sie nach einiger Zeit wieder als geistig gesund aus der Irrenanstalt zu entlassen. Dieses offenkundige System einer nicht mehr auch nur schamhaft verhüllten Klassenjustiz hat viele Monate hindurch einen Zündstoff in den Massen erzeugt, der bei dem geringsten Anlass zur Explosion kommen konnte. Und dieser Anlass war eben das letzte freisprechende Urteil gegen die Arbeitermörder von Schattendorf, einem kleinen Ort im Burgenland.

Als das Urteil in später Abendstunde bekannt geworden war, sammelten sich am nächsten Tage spontan grosse Arbeitermassen auf dem Wiener Ring, wobei nur an eine friedliche Demonstration gedacht war. Die Polizei, die aufmarschierte, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, ging aber sofort in einer sehr aggressiven Art vor und ritt in die Massen hinein, was die Erbitterung ungemein steigerte. Es soll heute nicht darüber gestritten werden, von welcher Seite der erste verhängnisvolle Schuss abgegeben worden ist. Jedenfalls hat die Tatsache, dass dieser Schuss gefallen ist, zu einem furchtbaren Gemetzel geführt, zu einem Strassenkampfe, wie ihn seit den Tagen der Revolution 1848 die Stadt Wien nicht zu verzeichnen hat. 86 Tote und über fünfhundert Verletzte sind das traurige Ergebnis der Ereignisse, und der Justizpalast, der angezündet worden ist, ist heute eine Ruine.

Es ist begreiflich, dass das furchtbare Geschehnis sofort die weitere Folge hatte, dass die Arbeit in allen Betrieben, nicht nur in Wien, sondern auch, als die Geschehnisse weiter bekannt worden sind, in allen Betrieben im ganzen Lande eingestellt wurde. Von der Arbeitseinstellung waren auch die Eisenbahnen, die Post und die sämtlichen Verkehrsbetriebe getroffen. Die sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften standen also in diesem Augenblicke vor einer schweren Entscheidung, denn man wusste nicht, was in den nächsten Stunden weiter geschehen werde. Die Polizei, die bewaffnet gegen eine unbewaffnete Menschenmenge vorgegangen war, hatte natürlich einen Sieg errungen und die Regierung fühlte sich als Herr der Lage. In keinem Lande Europas ist seit Jahren die Spannung zwischen den feindlichen Klassenlagern so gross wie in Oesterreich. Dadurch, dass das österreichische Proletariat sich die Einheit der Partei bewahrt hat, hat es Machtspositionen behaupten können, die der Arbeiterklasse in andern Ländern verloren gegangen sind. Oesterreich ist eines der wenigen Länder, in denen die Arbeiterpartei ihre Macht gegenüber der Vorkriegszeit ungeheuer gesteigert hat, weil sie einig geblieben ist. Aber dieses Oesterreich ist eine demokratische Insel im Ozean der fascistischen Reaktion. An seiner Südgrenze steht Italien unter der blutigen Tyrannei des Fascismus, im Osten grenzt die Republik an Serbien und an Horthy-Ungarn, im Norden und Nordwesten an die Tschechoslowakei und an das deutsche Reich, zwei Staaten, in welchen die Bourgeoisie mit brutaler Macht, wenn auch noch in demokratischen Formen, über die Arbei-

terklasse herrscht. Diese Tatsachen musste man sich in diesem Augenblicke vor Augen halten.

Die sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften gaben die Parole aus, dass die Arbeiter an ihre Arbeitsstätten zurückkehren und nur der Streik auf den Eisenbahnen und in den Post-, Telephon- und Telegraphiebetrieben aufrecht zu erhalten sei, und zwar so lange, bis die augenblickliche Gefahr, die Reaktion könnte die günstige Situation zu einem entscheidenden Schlage gegen die Arbeiterklasse ausnützen, vorüber ist. Dagegen wurde der Strassenbahnerstreik mit dem Streik in der Privatindustrie nach 24 Stunden abgebrochen.

Während sich die Arbeitsaufnahme in der Privatindustrie allmählich vollzog, und die Ruhe in den Strassen wiederkehrte, ging der Eisenbahnerstreik im ganzen Lande weiter. Er wurde am dritten Tage abgebrochen, als ein Ueberblick über die Lage die Sicherheit gab, dass nicht Massnahmen drohen, die eine Gefahr für die sozialen und politischen Errungenschaften der Arbeiterklasse in sich schliessen. Es ist natürlich vollkommen falsch, wenn jetzt in den kapitalistischen Blättern des Auslandes behauptet wird, der Eisenbahnerstreik sei zusammengebrochen und seine Einstellung bedeute die Kapitulation der Arbeiterklasse. Davon kann schon deshalb nicht die Rede sein, weil an die Fortführung dieses Streiks keinerlei ultimative Forderung geknüpft war, und weil es sich bei dem Streike nur um ein Mittel der Notwehr gehandelt hat, mit welchem der drohende Versuch, die Errungenschaften der Arbeiterklasse in einem Blutmeer zu ersticken, abgewehrt werden sollte.

Von einem Zusammenbruche des Eisenbahnerstreikes kann schon deshalb nicht gesprochen werden, weil man in den Ländern Steiermark und Tirol versucht hat, mit den fascistischen Heimwehrgenerationen den Streik zu brechen, was vollständig misslungen ist. Die Heimwehren hatten zwar einzelne Bahnhöfe besetzt, aber sie konnten nicht erreichen, dass auch nur ein einziger Zug gefahren ist. Es zeigte sich, dass man mit Bajonetten und Gewehren zwar Streikleitungen entfernen, aber nicht den Stillstand des Verkehrs beheben kann. Die Züge fuhren erst wieder, als die Partei und die Gewerkschaften aufforderten, den Betrieb wieder aufzunehmen. Wo Militär und Heimwehr die Bahnhöfe besetzt hatten, wurde die Arbeit erst nach deren Abzug wieder aufgenommen. An eine Fortführung des Eisenbahnerstreikes für länger als es die äusserste Gefahr notwendig gemacht hatte, war natürlich bei der Sachlage nicht zu denken, denn eine längere Dauer hätte eine vollkommene Verödung des ganzen Wirtschaftslebens zur Folge gehabt, und wohl auch zu neuen Unruhen und neuem Blutvergiessen geführt. Wenn jetzt die Kommunisten behaupten, die Einstellung des Streikes habe dem Fascismus in den Sattel geholfen, so ist das Gegenteil richtig, denn eine längere Dauer des Streikes hätte bei der Machtverteilung wie sie in Europa herrscht, zu einem wirklichen Triumph des Fascismus führen müssen. Der Verkehrstreik ist abgebrochen worden, nachdem er seine Wirkung getan hatte, der herrschenden Klasse zu zeigen, dass die Arbeiterklasse in einem Lande, wo sie einig und geschlossen ist, nicht mit einem Schlage niedergeknüppelt werden kann. So wie der Verkehrstreik lückenlos geklappt hat, so sind die österreichischen Eisenbahner auch wieder mit derselben Disziplin an ihren Dienst zurückgekehrt, denn sie wissen, dass ihnen gerade jetzt noch viel schwerere Aufgaben bevorstehen, nämlich durch die Geschlossenheit ihrer Organisation zu verhindern, dass die Reaktion in den kommenden Wochen und Monaten aus den blutigen Vorgängen des 15. und 16. Juli Nutzen zieht.

Fr. L.

Bedürfen wir einer Arbeiter-Radio-Internationale?

Von J. VOGT, Wien.



Nach meiner Auffassung ist es nötig, dass auch die I.T.F. zu dem einberufenen Internationalen Arbeiter-Radio-Kongress Stellung nimmt. Hierfür spricht der Umstand, dass heute das Radio nicht allein als Unterhaltungsmittel, sondern hauptsächlich auch als Verkehrs- und Verständigungsmittel für die Arbeiterbewegung, bzw. für den Klassenkampf in Betracht kommt.

Verschiedene ungemein bedeutungsvolle Ereignisse der letzten Zeit innerhalb der internationalen Arbeiterbewegung haben neuerdings bewiesen, dass ohne dieses neueste Klassenkampf- und Kulturmittel die Arbeiterschaft im Falle einer Aktion grösseren Stils fast machtlos ist, da es an der notwendigen gegenseitigen Verständigungsmöglichkeit mangelt. Es muss daher getrachtet werden, dass die heute leider noch bestehende Teilnahmslosigkeit der Organisationen in dieser hochwichtigen Frage beseitigt und die Macht, die der Kapitalismus durch die Beherrschung der Sendegesellschaften ausübt, seine *uneingeschränkte* Verfügung über das Radio, gebrochen wird. Geschieht dies nicht, dann drohen der internationalen Arbeiterbewegung grosse Gefahren.

Vor allen Dingen muss der Versuch unternommen werden, alle bisher noch zersplitterten Arbeiter-Radio-Organisationen der verschiedenen Länder auf eine gemeinsame Plattform zu bringen, da sie nur so der Arbeiterbewegung als Ganzes dienen können.

Ist es nun auch zu bezweifeln, dass Internationale Kongresse augenblicklich Erfolge in dieser Richtung zeitigen, so haben sie doch den Wert, durch Aussprache und Kritik die Radio-Bewegung zu fördern.

Darum sollte nicht nur die I.T.F., sondern auch die sozialistische und gewerkschaftliche Internationale zu dieser Bewegung, bzw. zu diesem Kongress Stellung nehmen.

Die 1. ordentliche Konferenz der internationalen Arbeiter-Radio-Organisationen, die in diesem Monat im Berliner Gewerkschaftshaus tagen wird, wird zeigen, ob innerhalb der Organisationen des Welt-Proletariats bereits die Erkenntnis besteht, dass das Radio als internationales Verständigungs-, Kultur- und Klassenkampfmittel Bedeutung erlangt hat.

Wenn diese Erkenntnis tatsächlich (was nicht bezweifelt wird) auf der Konferenz durchdringen sollte, wird diese Konferenz wieder einen neuen Schritt zur Erweiterung der Macht der Arbeiterklasse bedeuten.

Hauptsächlich ist zu erwarten, dass die Konferenz mindestens den einen *wichtigen* Beschluss fassen wird, dass unbeschadet aller sonstigen dringlichen Reformen „die internationale radiotelegraphische oder -telephonische eigene Verbindung“ durch Willkür- oder Gewaltakte reaktionärer Regierungen nicht gestört oder unterbunden werden darf.

Es wird daher Aufgabe des Kongresses sein, nicht irgendwelche nebensächliche nationale oder persönliche Fragen zu behandeln, sondern hauptsächlich darauf Bedacht zu nehmen, dass praktische Arbeit geleistet wird, was aber nur dann möglich ist, wenn sich alle auf dem Kongress vertretenen Organisationen zum Klassen- und Kulturkampf bekennen.

In Oesterreich, in der Tschechoslowakei und den nordischen Staaten haben die sozialistischen Parteien bereits zur Frage der Arbeiter-Radiobewegung Stellung genommen.

Unser Wunsch geht dahin, dass es diesem Kongress (dem ersten auf diesem Gebiet) gelingen möge, das in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen und die von ihm gefassten Beschlüsse mit Hilfe der in Betracht kommenden anderen Internationalen der Verwirklichung in der kürzesten Zeit zuzuführen.

Das ist nicht *nur* der heisseste Wunsch der österreichischen Arbeiterschaft, sondern hoffentlich auch der Wunsch der Arbeiterschaft aller übrigen Länder.

Regelung des Verhältnisses zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten.

Angenommen in der Konferenz des Vorstandes des I. G. B. mit den I. B. S., abgehalten in Paris, den 29. und 30. Juli 1927, und bestätigt vom Kongress.

(I.G.B.) Die Internationalen Berufssekretariate setzen sich aus nationalen Industrie- oder Berufsverbänden zusammen.

Verwandte Industriezweige und Berufe können sich zu einem Internationalen Berufssekretariat zusammenschliessen.

Das Verhältnis zwischen dem Internationalen Gewerkschaftsbund und den Internationalen Berufssekretariaten im allgemeinen.

Die Internationalen Berufssekretariate, die in ihrer Organisation und Tätigkeit autonom sind, arbeiten mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund Hand in Hand, um die Beschlüsse der internationalen Kongresse und des Ausschusses in die Praxis umzusetzen.

Die Internationalen Berufssekretariate werden jede Aktion, die Rückwirkungen, sei es auf den Internationalen Gewerkschaftsbund, sei es auf die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Landeszentralen ausüben könnte, nur im Einvernehmen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund bzw. mit den betreffenden Landeszentralen in Angriff nehmen.

Die Internationalen Berufssekretariate verpflichten sich, in allgemeinen Fragen, die über das Gebiet der besonderen Berufsinteressen hinausgehen, sowie in speziellen, die Interessen der anderen Gewerkschaftsorganisationen betreffenden Fragen ohne vorherige Beratung mit dem Ausschuss des Internationalen Gewerkschaftsbundes oder zum mindesten mit dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes, keine endgültigen Beschlüsse zu fassen.

Anschluss an die Internationalen Berufssekretariate.

Einem Internationalen Berufssekretariat können nur Organisationen angehören:

- a) die ihrer Landeszentrale angeschlossen sind, die ihrerseits dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist;
- b) die in keinerlei Weise einer anderen Internationalen angeschlossen sind;
- c) die einer dem Internationalen Gewerkschaftsbund nicht angeschlossenen Landeszentrale angehören, vorausgesetzt jedoch, dass diese keinen Kampf gegen den Internationalen Gewerkschaftsbund führt;
- d) die nicht ihrer Landeszentrale angeschlossen sind, die ihrerseits einer Gewerkschaftsinternationalen angehört, die im Gegensatz zum Internationalen Gewerkschaftsbund steht.

Sollten Internationale Berufssekretariate in die Notwendigkeit versetzt werden, von diesen Regeln abzuweichen, so sollen sie sich zuvor mit dem Vorstand des I.G.B. in einer gemeinsamen Sitzung in Verbindung setzen.

Wenn in dieser Konferenz keine Uebereinstimmung erreicht wird, ist die Angelegenheit der jährlichen Konferenz der Berufssekretariate vorzulegen, worauf sich die nächste Ausschuss-Sitzung des I.G.B. zu der Sache aussprechen soll.

Konferenzen.

Alljährlich findet auf Einladung und unter Leitung des Vorstandes des I.G.B. eine Konferenz der Internationalen Berufssekretariate statt. Die Konferenz soll zeitlich und örtlich mit der jährlichen Sitzung des I.G.B. verbunden sein. Jedes I.B.S. hat das Recht 2 Vertreter zu entsenden.

Soweit die Sitzung des Ausschusses den Tätigkeitsbericht des Vorstandes (Par. 25 a) und das Aktionsprogramm für das kommende Jahr (Par. 25 b der Satzung) zu erledigen hat, nehmen die Vertreter der Internationalen Berufssekretariate mit beratender Stimme an der Ausschuss-Sitzung teil. Die Konferenz der Internationalen Berufssekretariate wird in ihrer Sitzung hauptsächlich über folgende Materien beraten:

- a) Auf welche Weise können die Beziehungen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund gestärkt werden und welche Veränderungen sind im Zusammenhang mit der industriellen Entwicklung in den verschiedenen Ländern oder aus anderen Gründen hinsichtlich der organisatorischen Beziehungen vorzunehmen?
- b) Die Durchführung der Kongressbeschlüsse des Internationalen Gewerkschaftsbundes.
- c) Auf welche Weise kann die Presse der Internationalen Berufssekretariate unter Beihilfe oder Mitwirkung des Internationalen Gewerkschaftsbundes verbessert und ausgebaut werden?

Schwierigkeiten, die in der Periode zwischen den beiden Konferenzen entstehen, sind vom Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes zu regeln.

Ueberdies kann der Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes, wenn nötig, weitere Konferenzen einberufen.

Stimmberechtigt auf diesen Konferenzen sind die Mitglieder des Vorstandes des Internationalen Gewerkschaftsbundes und die Berufssekretariate mit je einer Stimme für jedes Sekretariat.

Internationaler Gewerkschaftskongress und internationale Berufssekretariate.

Die Internationalen Berufssekretäre nehmen an den Internationalen Gewerkschaftskongressen teil; sie können sich an den Debatten mit beratender Stimme beteiligen.

Sie haben das Recht, in den Sitzungen der Kommissionen der Internationalen Gewerkschaftskongresse anwesend zu sein, soweit nicht beschlossen ist, dass diese Sitzungen vertraulichen Charakters sind.

Internationale Hilfsaktionen.

- a) Handelt es sich um eine Aktion, bei der die Hilfe aller organisierten Arbeiter eines Landes in Anspruch genommen wird, so kann nur die betreffende Landeszentrale einen Aufruf erlassen.
- b) Handelt es sich um eine grössere Bewegung eines Berufes oder einer Industrie, so kann sich der beteiligte Berufs- oder Industrieverband um Hilfe an sein Internationales Berufssekretariat wenden, das dann berechtigt ist, den Aufruf an alle ihm angeschlossenen Berufs- oder Industrieorganisationen weiterzugeben.

Den Internationalen Berufssekretariaten ist es nicht gestattet, bei von ihnen eingeleiteten Sammlungen für im Kampfe stehende angeschlossene Organisationen über den Kreis ihrer Berufsgenossen hinauszugehen. Von einer eingeleiteten Sammlung ist dem I.G.B. Mitteilung zu machen.

- c) Der Internationale Gewerkschaftsbund hat sich an internationalen Hilfsaktionen nur dann zu beteiligen, wenn gleichzeitig mehrere Berufs- oder Industrieverbände eines Landes derart in wirtschaftliche Kämpfe verwickelt sind, dass die zu ihrer Durchführung erforderlichen Mittel im eigenen Lande oder von den Internationalen Berufssekretariaten, denen die beteiligten Verbände angehören, nicht aufgebracht werden können. In Ausnahmefällen kann der Internationale Gewerkschaftsbund auch eine Hilfsaktion einleiten, wenn in einem Lande eine solch grosse Anzahl Arbeiter eines Berufes oder einer Industrie im Kampfe steht, dass die Mittel des eigenen Landes oder des betreffenden Internationalen Berufssekretariats nicht ausreichen.
- d) Die Einleitung einer internationalen Hilfsaktion hat ferner nur dann zu erfolgen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
1. Die zu unterstützenden Organisationen müssen Mitglieder einer dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Landeszentrale sein, wofern nicht besondere politische Verhältnisse des Landes dies unmöglich machen.
 2. Von der Landeszentrale, der die zu unterstützenden Organisationen angehören, ist ein motiviertes Gesuch an den Internationalen Gewerkschaftsbund einzureichen. Die Motivierung soll enthalten: einen summarischen Bericht über Ursachen und bisherigen Verlauf des Konfliktes, ferner eine Uebersicht über die Organisationsstärke und die finanzielle Leistungsfähigkeit der hilfsuchenden Organisationen, sowie der Landeszentrale selbst.
 3. Ferner wird die Unterstützungsaktion nur für solche Organisationen weitergeführt, die den Internationalen Gewerkschaftsbund durch regelmässige Information über den Verlauf der Kämpfe orientieren und sich zur Veröffentlichung des finanziellen Berichtes und der Abrechnung über die Kosten des Kampfes verpflichten.
- e) Die Entscheidung darüber ob nach Erfüllung der im Abschnitt d) bezeichneten Bedingungen eine Hilfsaktion unternommen werden soll, steht dem Vorstand des I.G.B. zu. Der antragstellenden Landeszentrale ist die Möglichkeit zu geben, ihren Antrag in der Vorstandssitzung mündlich zu begründen. Das vom Vorstand an die Landeszentralen gerichtete Unterstützungsgesuch soll enthalten: eine kurze Begründung; ein Gutachten des Internationalen Gewerkschaftsbundes und, soweit dies möglich ist, bestimmte Vorschläge über die Art und Weise, wie die Unterstützung am zweckmässigsten erfolgen könnte.
- f) Der Internationale Gewerkschaftsbund hat ferner dafür zu sorgen, dass bei länger andauernden Kämpfen die an der Hilfsaktion sich beteiligenden Landeszentralen von Zeit zu Zeit über die Situation unterrichtet werden, dass in allen Fällen baldmöglichst nach Abschluss des Kampfes den betreffenden Landeszentralen Bericht und Abrechnung über den Kampf erstattet werden.
- g) Falls der Internationale Gewerkschaftsbund eine Unterstützungsaktion einleitet, sollen alle Gelder *ausschliesslich* den Landeszentralen zugeschickt werden, die die Beträge an den Internationalen Gewerkschaftsbund weiterleiten.

Anmerkung der Redaktion:

Indem wir obenstehende Regelung der Verhältnisse zwischen dem I.G.B. und den I.B.S., die von der Konferenz der Berufssekretariate genehmigt und später vom Kongress ohne Debatte angenommen wurde, veröffentlicht, legen wir Wert darauf, zum Ausdruck zu bringen, dass die Delegation der I.T.F. sich mit einigen darin enthaltenen Bestimmungen nicht einverstanden erklärt hat. Es soll Aufgabe der nächsten Sitzung des Exekutivkomitees sein, Stellung zu den Beschlüssen zu nehmen und eventuell zu beschliessen, die ganze Angelegenheit dem nächsten I.T.F.-Kongress zu unterbreiten.

Pressestimmen über den I. G. B.-Kongress.

Der Anfang August abgehaltene Kongress des I.G.B. hat in hohem Masse auch die Aufmerksamkeit der Fachzeitungen der I.T.F.-Organisationen auf sich gelenkt. Einige Blätter beschränken sich auf die Wiedergabe kürzerer oder längerer Berichte — ohne Kommentar — über das vom Kongress Behandelte und Beschlossene. Die meisten knüpfen jedoch Betrachtungen daran. Nachstehend eine Blumenlese, die die Verschiedenartigkeit des Eindruckes und der Beurteilung, die der Kongress des I.G.B. auch bei Führern der Organisationen unserer Internationale ausgelöst hat, sehr deutlich zeigt.

„*Zeitrad*“, das Organ des österreichischen Transportarbeiterverbandes, veröffentlicht eine sachliche, Berichten in der grossen Presse entlehnte Uebersicht über Verhandlungsgegenstände des Kongresses und gibt unter der Ueberschrift „Remedur“ in einer kurzen Betrachtung ihrer Meinung über den Kongress Ausdruck. Gegen die „Schadenfreude“ der bürgerlichen Presse über den „missvergnügten“ und „verunglückten“ Kongress wird kräftig Stellung genommen. Das Blatt schreibt:

Es ist weder dies noch jenes gewesen, sondern eher ein Kongress der Remedur, die schon längst fällig gewesen ist. Denn der bisherige Zustand in der Leitung des Internationalen Gewerkschaftsbundes war alles andere denn befriedigend; drei Sekretäre, von denen jeder nach seinem Gutdünken die Agenden des Internationalen Gewerkschaftsbundes erledigte und so oft es ihm beliebte die Intentionen der anderen zwei Sekretäre durchkreuzte, von denen der eine nach dieser, der andere nach jener Seite zog, Zustände, wie sie auf der Tagung geschildert wurden, das hält auf die Dauer keine noch so fest gefügte Organisation aus. . .

Dass auf diesem Kongress gegenteilige Meinungen aufeinanderprallten, ist wahrlich kein Grund zur Beunruhigung. In welcher noch so kleinen Organisation gibt es keine gegensätzlichen Ansichten? Und nun erst gar in einer Gemeinschaft von der Grösse und Macht des Internationalen Gewerkschaftsbundes, der infolge seiner Eigenart und Aufgabe vor vielerlei Probleme gestellt wird, die in dem einen Lande anders beurteilt werden als in dem andern.

Aber gerade weil dem so ist, hat der Internationale Gewerkschaftsbund mehr als jede andere Organisation eine einheitliche Leitung notwendig. Organisation heisst doch die vorhandenen Kräfte zusammenfassen und einheitlich zu lenken und einzusetzen. Das geschieht ja auch in jeder Gewerkschaft, und in den Landesverbänden, die in ihrer Gesamtheit den Internationalen Gewerkschaftsbund bilden. Und dieser selbst, sozusagen die Quintessenz der in den verschiedenen Ländern geleisteten organisatorischen Arbeit, kann nicht anders gedeihen und Gedeihliches leisten, als dass auch er den innern Gesetzen und dem Wesen organisatorischer Wirksamkeit folgt.

Dieser Notwendigkeit hat der Kongress Rechnung getragen, indem er beschlossen hat, einen verantwortlichen Generalsekretär mit der Führung der Agenden der Gewerkschaftsinternationale zu betrauen. Auch die Verlegung des Sitzes des Internationalen Gewerkschaftsbundes, über die zu entscheiden der Kongress die von ihm eingesetzte Kommission bevollmächtigt hat, wird dazu beitragen, die bisherigen Unzulässigkeiten zu beseitigen.

Der schale Spott der bürgerlichen Presse, die glaubt, sich über den Kongress lustig machen zu müssen, hat keine andere sachliche Berechtigung als den Hass gegen die mächtige Organisation der Arbeiterklasse. Der Pariser Kongress der Gewerkschaftsinternationale hat organisatorische Mängel in der Konstruktion des Gewerkschaftsbundes beseitigt. Das war seine wesentlichste Arbeit, die er diesmal geleistet hat. Jene, die da witzeln, es sei ein missvergüteter Kongress gewesen, geben solcherart nur ihr Missvergnügen kund, dass die Remedur vorgenommen wurde.“

Der Redakteur des Hauptorgans der deutschen Transportarbeiter, „*Deutscher Verkehrsband*“, gibt einen unparteiischen Bericht über die auf dem Kongress behandelten Gegenstände und kleidet seinen Gesamteindruck über den Wert des Kongresses in folgende Worte :

„Dieser Kongresse war eine Art organisatorische und ideelle Kraftprobe für den I.G.B. Wenn nicht das innere Gefüge des I.G.B. so stark wäre, hätten die vielfachen Kongresskrisen wahrscheinlich eine Erschütterung der Arbeiterinternationale mit unabsehbaren Auswirkungen nach sich gezogen. Heimliche Feinde wie offene Gegner sind enttäuscht worden. Auch nach diesen grundsätzlichen Auseinandersetzungen bleibt der gesunde Optimismus in die Vorwärtsentwicklung der internationalen Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenbewegung aufrecht. Insbesondere für Angestellte und Beamte muss die diesjährige I.G.B.-Tagung Anlass werden zu intensivster Mitarbeit, denn nach der organisatorischen Eingliederung der Angestellten- und Beamtenvereinigungen tragen auch sie einen Teil der Verantwortung für die erfolgreiche Betätigung der Arbeiterinternationale auf allen Gebieten der Gewerkschaftspolitik.“

„*Der Deutsche Eisenbahner*“ bringt eine scheinbar von einem Kongresssteilnehmer stammende, kurzgefasste Uebersicht über die Arbeiten des Kongresses, die er mit den folgenden, von aussergewöhnlichem Optimismus zeugenden Worten schliesst :

„Zehn Sprachen, aber ein Herz und eine Gesinnung! Wohl bei jedem Teilnehmer das Gefühl, eine der bedeutendsten Tagungen miterlebt zu haben.“

„*Der Eisenbahner*“, das Organ der deutsch sprechenden Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik leitet seine Wiedergabe der vom Kongress angenommenen Beschlüsse mit folgender Betrachtung ein :

„Internationale Kongresse nehmen selten einen derartigen imponierenden Verlauf, wie Aussenstehende dies oft erwarten. Ein grosses Hindernis bilden die Sprachenschwierigkeiten. Die Uebersetzung der Reden nimmt diesen Kongressen viel an Würde und gestaltet dieselben oft eintönig.“

„Auf dem Kongress des I.G.B. in Paris kamen jedoch auch noch Gegensätze, die zwischen Mitgliedern des Vorstandes bestanden, zur Austragung. Und wenn die Verhandlungen über diese Gegensätze auch zum grössten Teil in der Kommission erfolgten, so übten diese Vorfälle doch ihre Rückwirkung auf den Verlauf des Kongresses auch selbst aus.“

„Doch unrichtig dürfte es sein, in diesen Vorfällen nur einen persönlichen Streit zwischen dem Engländer Brown und dem Holländer Oudegeest zu sehen, denn die Vorfälle berührten einen sachlichen Gegenstand, der in der freien Gewerkschaftsbewegung vielfach zum Ausdruck kommt.“

„Oudegeest gehört zu jenen Vertretern in der Gewerkschaftsbewegung, die den Beziehungen zum Internationalen Arbeitsamt in Genf vielleicht doch mehr Bedeutung beimessen, wie dies mit Rücksicht auf den Kampf zwischen Arbeit und Kapital, zu dessen Träger die Gewerkschaften immer mehr werden, dienlich war. Brown, der Engländer, mit seinen starken Sympathien gegenüber den russischen Organisationen, dürfte den sachlichen Schwierigkeiten, die heute noch eine Verständigung zwischen dem I.G.B. und den russischen Gewerkschaften stark erschweren, aber auch der Mentalität einflussreicher und hervorragender Gewerkschaftsführer, zu wenig Rechnung getragen haben.“

„Der I.G.B. hat so grosse und umfangreiche Aufgaben zu erfüllen, dass es zu seiner Entwicklung nicht zweckdienlich ist, dass er von aussenstehenden Machtfaktoren beeinflusst wird. Dabei soll aber auch nicht ausser acht gefahten bleiben, dass dem I.G.B. noch nicht die Gewerk-

schaften der verschiedenen Länder inner- und ausserhalb Europas in jener Zahl angegliedert sind, wie es dem Worte „Internationalität“ entsprechen möchte.“

„Die Kämpfe, die zwischen Arbeit und Kapital immer mehr im internationalen Masstabe zu führen sind, erfordern es gebieterisch, dass kein Versuch unterlassen wird, auch auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung die weitere Eingliederung von noch aussenstehenden Organisationen in den I.G.B. herbeizuführen. Bei dieser Frage ist aber das Verhältnis zu den russischen Organisationen von grosser Wichtigkeit.“

„Es wäre daher sehr erfreulich, wenn die Beschlüsse des Pariser Kongresses, die die Reorganisation des I.G.B. betreffen, sich für die weitere Entwicklung des I.G.B. als zweckdienlich erweisen möchten. Wäre dies der Fall, dann wäre der Pariser Kongress von grosser Bedeutung.“

„*Solidarität*“, die Verbandszeitung der schweizerischen Transportarbeiter, schliesst einen kurzen, lediglich die Tatsachen des Kongresses wiedergebenden Bericht mit den Worten :

„Der Kongress hat, allgemein betrachtet, eine reine Atmosphäre geschaffen und damit gleichzeitig die Voraussetzungen zu einer gedeihlichen Entwicklung der internationalen Arbeiterbewegung. Wir dürfen erwarten, dass die neue Leitung des I.G.B. sich den Aufgaben, die der Kongress von ihr verlangt, gewachsen zeigt.“

In ausführlichen Betrachtungen über den Kongress ergeht sich J. Brautigam in „*De Transportarbeider*“, dem Blatte des holländischen Transportarbeiterverbandes.

Die Frage, ob der Kongress „international“ gewesen sei, beantwortet er folgendermassen :

„Ja! Soweit man diese europäischen Delegierten eine internationale Gesellschaft nennen kann. Nein: weil die Vertretung von ausserhalb Europa zu schwach und zu gering war; — weil es keine Entsendung anderer Rassen, einen einzigen Neger ausgenommen, gab.“

Der Kongress war denn auch eine europäische Beratung.“

Schlecht zu sprechen ist Brautigam auf die Rede Purcells und auf die Haltung der englischen Delegation auf dem Kongresse. Zu Purcells Rede sagt er :

„Der Eindruck war: hier hat ein Mann das Wort, der mit den Problemen, die er zu sehen scheint, keinen Rat mehr weiss, der jeden Blick für Verhältnisse verloren hat, der, erschüttert durch die Tatsache, dass die rückständige englische Industrie vom Weltmarkt verdrängt wird, eigentlich nicht mehr fähig ist, Weltprobleme anders als vom englischen Gesichtswinkel aus zu sehen.“

Der englischen Delegation wirft er vor, sich zu unrecht mit Purcell zu weit identifiziert zu haben :

„Die Haltung der Delegation zwingt keine Bewunderung ab. Und vor allem dürfen die Engländer daran erinnert werden, was sie sich im Jahre 1919 gegenüber der deutschen Delegation und unserem unvergesslichen Kameraden Legien erlaubten.“

Das damalige würdige Vorgehen der Deutschen möge ihnen zum Vorbild dienen.“

Ueber den Austritt Oudegeests schreibt er, nach dem Hinweis darauf, dass die englische Delegation die Schlussfolgerungen der bewussten Kommission nicht anerkannt und diese sogar angegriffen und „ihre Arbeit und Ehre angetastet“ hat, folgendes :

„Er, Oudegeest, ging hin, schied, ohne Kampf von seinem Lebenswerk. Er wollte nicht, dass wegen seiner Person zwischen den Engländern und den übrigen Kongresssteilnehmern ein Konflikt entstehen würde. Er bewahrte die Engländer vor der Verwirklichung der traurigen Drohung: Wir gehen hin. Er zeigte sich als ein Mann, der in wirklicher Grösse die Einheit der arbeitenden Klasse über alles setzte und dem dadurch persönlich Unrecht widerfahren ist.“

Oudegeest-Purcell, ein Unterschied in Grösse des Charakters, der kaum abgemessen werden kann.“

Seine Meinung über den Kongress fasst Brautigam schliesslich wie folgt zusammen :

„Viel Zeit, viel zu viel Zeit hat der Kongress diesen persönlichen Fragen gewidmet, entgegen seinem Willen. Er

wurde durch den Lauf der Dinge dazu gezwungen. Dadurch ist die Aufmerksamkeit von den wichtigen sachlichen Fragen, die er zu behandeln hatte, etwas abgelenkt worden, wohl auch, weil im Persönlichen mehr Sensation und Rührung liegt. Das ist jedoch schade, denn die sachlichen Gegenstände, die der Kongress behandelte, sind für die arbeitende Klasse international von grösster Bedeutung. Auch die Lage, in der sich der I.G.B. befindet und die noch lange nicht glänzend ist, erfordert eine Betrachtung und Besprechung. Ist doch das Wohl des I.G.B. als internationale Organisation, d. h. die internationale Macht der arbeitenden Klasse, das Wohl unserer Klasse selbst.“

P. Moltmaker beschränkt sich im „*Weekblad*“, dem Organ des Holländischen Verbandes der Eisen- und Strassenbahner, lediglich auf eine Betrachtung über die „Frage Oudegeest“, der wir folgendes entlehnen:

Das Hauptgericht des Kongresses, mit dem sich jeder in In- und Ausland — Freund und Feind — beschäftigt hat, war die Frage Oudegeest, oder vielmehr der I.G.B. und die russisch-englische Geschichte.

Eingeweihten in unserer internationalen Bewegung ist es wohl zur Genüge bekannt, wo diese der Schuh drückte. Mangel an gutem Willen, einander zu verstehen, und eine als neue Taktik in den Vordergrund geschobene Idee, die „Einheitsfronterei“ hat diese unserer internationalen Gewerkschaftsbewegung nachteilige Lage geschaffen, denn lässt uns sofort feststellen: *Oudegeest und der I.G.B. sind eins!* Oudegeest mag persönlich ohne den I.G.B. auskommen können, der I.G.B. kann aber vorläufig nicht ohne Oudegeest sein.

Welche Folgen die Ereignisse von Paris für die internationalen Verhältnisse und für die Lage der organisierten Arbeiterklasse direkt haben werden, weiss niemand und Prophezeiungen sind immer gewagt. Dennoch ist das Ausschneiden Oudegeests von sehr grosser Bedeutung. Sprechen wir die Hoffnung aus, dass sich noch Wege finden werden, um den dem I.G.B. zugefügten Schaden wieder gutzumachen.

Wir hoffen sehnlichst, dass es dem neuen Vorstand des I.G.B. gelingen wird, Wege zu finden, damit Oudegeest seine Arbeit in Genf wird fortsetzen können und Oudegeest nicht das Opfer der Intrigen und Pfschereien bleiben wird, die einer seiner früheren Mitsekretäre bei ihm angewandt hat. Oudegeest ist über eine Zitronenschale gefallen; der Untergrund ist die Russefrage.

Zollen wir selbst volle Bewunderung für alle Taten, die der I.G.B. und Oudegeest hinsichtlich des Russenproblems begangen hat?

Nein! Wir haben auf unserem eigenen Kongress vom Mai ds. Js. unser Befremden darüber ausgesprochen, dass der I.G.B. nicht mit den Russen reden wollte.

Persönlich sind wir Befürworter des Anschlusses der Russen beim I.G.B., vorausgesetzt, dass die Gewerkschaftsbewegung jedes Landes Herr in ihrem eigenen Lande bleibt!“

Wenig zufrieden ist schliesslich der Vorsitzende unserer Internationale, Kamerad Cramp, der als Gast am Kongress teilnahm und deshalb Gelegenheit hatte, sich auf Grund dessen, was er selbst hörte und sah, ein Urteil zu bilden.

Nachdem er darauf hingewiesen hat, dass „die Notwendigkeit einer starken, gesunden internationalen Gewerkschaftsbewegung grösser ist als zu irgend einem anderen Zeitabschnitt in der Geschichte“ und nach kurzer Schilderung der Probleme, welche den Kongress in der Hauptsache beschäftigten, kommt er in „*The Railway Review*“, dem Organ der englischen Eisenbahner-Organisation, zu der nachfolgenden Schlussfolgerung:

Nach dem ganzen Sachverhalt ist die Lage äusserst unbefriedigend, und ich persönlich glaube nicht, dass wir je eine tatsächlich wirksame Gewerkschaftsinternationale auf der gegenwärtigen Basis des Zusammenschlusses der verschiedenen Landeszentralen zu einem Bunde bekommen werden. Gerade so wie wir in der N.U.R. den Aufbau auf Grund der Industrieverbände für richtig halten, glaube ich, dass auch international die selbe Methode angewandt werden muss. Die Internationalen der Bergarbeiter, Transportarbeiter etc. sind die einzigen, die, wenn sich eine internationale Aktion für notwendig erweist, etwas tun können; die I.T.F. hat das bereits gezeigt und aus den

Verhältnissen ergibt sich die logische Forderung, dass einer wirklich arbeitsfähigen Internationale einzig und allein die Organisation zugrundeliegen muss, die internationale Beschlüsse ausführen kann. Ich glaube, dass wir, solange diese Richtung nicht eingeschlagen wird, keine Gewerkschaftsinternationale haben werden, die dieses Namens würdig ist.“

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Sitzung des Generalrats der I. T. F. in Paris am 8., 9. und 10. August ds. Js.

Mit Ausnahme des Kollegen Tomschik-Wien waren alle Mitglieder anwesend.

Nach eingehender Behandlung wurde der Bericht über die Tätigkeit des Sekretariats seit dem Pariser Kongress einstimmig genehmigt.

Der Griechische Seemannsverband (20 000 Mitglieder) und der Ungarische Kraftfahrerverband (1 850 Mitglieder) wurden als Mitglied der I. T. F. aufgenommen.

Einem Ansuchen der der I. T. F. angeschlossenen Kraftfahrerverorganisationen zur Einsetzung eines Beirats für die Kraftfahrersektion wurde zugestimmt.

Die Untersuchung der auf dem Pariser Kongress gegen den Generalsekretär erhobenen Anklagen, wobei auch ein Vertreter des belgischen Eisenbahnerverbandes, der Kollege Paulis, die Gelegenheit bekam, sich zum Berichte der Untersuchungskommission zu äussern, führte zur Annahme der nachstehenden Resolution:

„Der Generalrat hält es mit den Grundsätzen der I. T. F. als einer Föderation freier, den Landesorganisationen angeschlossener Gewerkschaften für unvereinbar, dass die von der I. T. F. angestellten Sekretäre sich an Unternehmungen und Veranstaltungen beteiligen oder mitwirken, die dem entgegenstehen.“

Um eine Schädigung der angeschlossenen Organisationen zu verhindern und um einem Richtungsstreit in der I. T. F. vorzubeugen, verlangt der Generalrat von den Sekretären die uneingeschränkte Anerkennung und bedingungslose Befolgung dieser Grundsätze.

Im vorliegenden Falle verlangt der Generalrat von Fimmen die Lösung seiner Verbindung mit den Institutionen, derentwegen Beschwerde erhoben worden ist, bis zum Jahresschluss 1927.“

Ein Antrag zur Entsendung einer Delegation nach Russland wurde mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

Zusammensetzung des Generalrats.

Zum Stellvertreter unseres Generalratsmitgliedes Trifon Gómez wurde vom spanischen Transportarbeiter-Verband Kollege Francisco Cordero ernannt.

Sitzung des Seeleutebeirats.

Am 15. und 16. September fand in Kopenhagen eine Sitzung des Seeleutebeirats statt, in der u. a. die Tätigkeit seit der letzten Sitzung in Antwerpen am 18. und 19. Mai 1927, weitere Massnahmen in Sachen des Propagandafeldzuges zur Eroberung des gesetzlich geregelten Arbeitstages, sowie Berichte über die Arbeitsbedingungen der verschiedenen Seeleutekategorien, zusammengestellt vom Sekretariat, behandelt wurden.

Uebrigens wurde in Kopenhagen eine grosse internationale Seeleuteversammlung abgehalten.

Bericht über die Internationale Kraftfahrer-Konferenz.

Ein ausführliches Protokoll über diese Ende Juni und Anfang Juli abgehaltene Konferenz ist in Bearbeitung. Der deutsche Bericht kommt vor Ende dieses Monats zum Versand.

Kraftfahrerbeirat.

Unter Hinweis auf unser diesbezügliches Zirkular werden diejenigen Organisationen, die uns den Namen ihres Vertreters im Beirat noch nicht angegeben haben, gebeten, dies schleunigst zu tun.

Kongress der I.T.F. Stockholm 1928.

Aus den auf unser Rundschreiben vom 13. August eingegangenen Antworten geht hervor, dass seitens der Organisationen lediglich gegen die Abhaltung des Kongresses in der zweiten Hälfte der Monate Juli und September 1928 keine Einwände erhoben werden. Wir sind nun in dieser Sache mit unseren schwedischen Kameraden in nähere Verbindung getreten.

Neue Abzeichen.



Die hierneben abgedruckten Abzeichen sind zum Preise von hfl. 0.25 pro Stück in Nadel- oder Broschenform erhältlich. Siehe unser diesbezügliches Zirkular.



Erhebung über die Frage der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen.

Die Eisenbahnerorganisationen erinnern wir an unsere Bitte, uns einen Bericht über die Arbeits-, Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals ihres Landes zuzuschicken in derselben Form, wie der in der Juninummer veröffentlichte Bericht über die Schweiz.

Radioaussendung der I. T. F.

Am Samstagabend, den 5. November ds. Js., wird die I. T. F. durch die holländische Rundfunkstation Hilversum (Welle 1050 m) ein Radiokonzert aussenden. Diese Aussendung findet aus dem Eisenbahnerheim in Utrecht statt. Unsere Organisationen werden gebeten, ihre Mitglieder auf diesen Abend aufmerksam zu machen.

Eingegangene Beiträge.

Oesterreichischer Eisenbahnerverband	Fl. 1 297.14
Dänischer Verband des Lokomotivpersonals	Kr. 92.—
Schweizerischer Transportarbeiterverband	Fl. 112.20
Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands	" 150.—
Jugoslawischer Eisenbahnerverband	" 312.—
Englischer Verband der Eisenbahnkanzlisten	£ 68.—
Tschechischer Verband des Lokomotivpersonals	Fl. 150.—
Verband der Eisenbahner in der Tschechoslowakei	" 391.98
Dänischer Eisenbahnerverband	" 541.26
Norwegischer Verband des Lokomotivpersonals	" 92.—
Spanischer Transportarbeiterverband	" 540.—
Polnischer Kraftfahrerverband	" 28.10
Deutscher Verkehrsband	M. 7 000.—
Finnischer Transportarbeiterverband	Fl. 84.—
Englischer Transportarbeiterverband	£ 470.—
Argentinische Eisenbahnerföderation	Fl. 3 300.—

Seelutefonds:

Deutscher Verkehrsband	M. 3 907.45
----------------------------------	-------------



Brief aus Dänemark.

Personaleinschränkungen zwingen die Beamten, den Rangiervorschriften grössere Beachtung zu schenken.

Die reaktionäre Regierung, die zur Zeit in Dänemark am Ruder sitzt, hat bekanntlich die Gelegenheit benutzt, um eine aussergewöhnliche Herabsetzung der Beamtenbezüge vorzunehmen. Durch den Verrat der Organisation der höheren Beamten wird bei dieser Herabsetzung der Schein erweckt, als ob es sich hierbei um eine Vereinbarung zwischen der Regierung und der Organisation handle. Im grossen und ganzen genommen ist es noch sehr fraglich, ob der Regierung die Herabsetzung gelungen wäre, wenn die Vertreter der höheren Beamten nicht im entscheidenden Augenblick den Kopf verloren hätten. Die Regierung hat sich aber mit dem allein durch die Gehaltskürzung eingesparten Geld nicht zufriedengegeben, sondern gleichzeitig mit der Behauptung, dass die Einnahmen der Staatsbahnen zurückgegangen seien — woran sie übrigens durch Einführung einer gänzlich unbegründeten Tarifiermässigung selbst Schuld ist — eine Aenderung der Dienstzeitregelung durchgesetzt, die in verschiedenen Punkten mit dem Grundsatz des Achtstundentages im Widerspruch steht. In diesem Zusammenhang hat die Regierung die Entlassung von ca. 1 500 noch nicht pensionsberechtigten, ständigen und unständigen Werkstatt- und Schuppenarbeitern angekündigt. Diese starke Verminderung des Personalbestandes ist angesichts der Arbeitslage nach Auffassung der Beamten und der Organisation unbegründet. Ihre Ursachen scheinen in erster Linie parteipolitischer Art zu sein, da die Partei „Venstre“ (Linkspartei), aus der die Regierung hervorgegangen ist, der Bauernbevölkerung durch starke Verminderung der Lohnansgaben imponieren möchte.

Die Beamten sind der festen Überzeugung, dass die Personaleinschränkung nur durchgeführt werden kann, wenn das Personal die für die Abwicklung des Dienstes geltenden Sicherheitsvorschriften in noch höherem Masse als bisher ausser acht lässt, was zu bedeuten hätte, dass dadurch die allgemeine Sicherheit des Eisenbahnbetriebes vermindert und das persönliche Risiko der Beschäftigten erhöht wird. Diese Auffassung teilt auch die Organisation. Wir haben unsere Mitglieder durch die Verbandszeitung wiederholt darauf hingewiesen und eine Reihe von Beispielen angeführt, wo im Rangierdienst be-

schäftigte Beamte bei tödlich verlaufenen Unfällen wegen Ausserachtlassung der Sicherheitsvorschriften gerichtlich für schuldig erkannt und bestraft worden sind.

Nun wollte es gerade der Zufall, dass an dem nach der Veröffentlichung unseres Artikels folgenden Sonntag im Kopenhagener Hauptbahnhof ziemlich bedeutende Zugverspätungen zu verzeichnen waren. Verschiedene aus- und einfallende spätere Abendzüge erfuhren eine mehrstündige Verzögerung, wodurch natürlich eine Reihe von Unannehmlichkeiten entstand.

Es wurde festgestellt, dass diese Zugverspätungen durch eine lahme Feder in einer elektrischen Weiche eintraten; infolgedessen funktionierte das Weichengestell nicht mehr und die einfallenden Züge mussten in den Bahnhof einrangiert werden.

Die Bahnhofsleitung war jedoch inzwischen nervös geworden und der Stationsvorsteher hat vor der Presse erklärt, die lahme Feder sei nur eine Nebenursache der Verspätung gewesen; die Hauptursache müsse darin gesucht werden, dass das Personal gemäss der vom Verband herausgegebenen Parole *Obstruktion* geleistet habe.

Nun wurde die Frage, ob der in unserem Organ, „Jernbanetidende“, erschienene Artikel als Aufforderung zur *Obstruktion* betrachtet werden könne oder nicht, in der Tagespresse eifrig besprochen. Um einen guten Einblick in den Sachverhalt zu geben, werde ich den wichtigsten Teil des bewussten Artikels wiedergeben. Nachdem auf einige der genannten Urteile und auf das erhöhte persönliche Risiko der Beamten hingewiesen worden war, hiess es weiter:

„Durch die Anführung dieser Urteile wollen wir unseren Mitgliedern die schwere Verantwortlichkeit, die sie durch nicht genaue Beachtung der von der Direktion erlassenen Vorschriften übernehmen, vor Augen führen. Wir betonen aufs nachdrücklichste, wie notwendig es ist, den Sicherheitsvorschriften grössere Beachtung zu schenken. Sie sind zum Schutze des Lebens und der Güter erlassen und dürfen natürlich nicht übertreten werden. Wir machen Sie gerade jetzt, in dem Moment darauf aufmerksam, wo das Personal vermindert und die Arbeitsverrichtung noch aufregender und hastiger wird. Unter diesen Umständen ist es doppelt notwendig, die Sicherheitsvorschriften einzuhalten, denn solche Bedingungen haben natürlich eine bedeutende Vergrösserung der Gefahren und Verantwortlichkeit und damit auch des Risikos der einzelnen Beamten im Gefolge. Das Personal muss sich jedoch stets vergegenwärtigen, dass die Einhaltung der vorgeschriebenen Bestimmungen den Verlust kleiner Ruhepausen während der Arbeit nach sich ziehen kann, doch ist dieses Opfer auf dem Altar der Sicherheit nicht zu gross. Es müssen zweifellos mehr Schritte getan werden, als wenn die Arbeit weniger regelmässig verläuft; keinesfalls darf aber eine verantwortliche Arbeitsweise verhindert werden. Das Arbeitstempo muss natürlich dasselbe wie bisher sein, denn dieses zu verlangsam wäre ebenso unverantwortlich als die Sicherheitsbestimmungen ausser acht zu lassen und wir würden es aufs lebhafteste bedauern, wenn gesagt werden könnte, dass auch nur eines unserer Mitglieder bei der Dienstausbildung weniger Energie als bisher an den Tag legen würde.“

Ausser dem obenstehenden kleinen Auszug aus einer Masse von Urteilen wäre noch eine grosse Anzahl von Geldstrafen anzuführen, die Beamten, hauptsächlich Verschiebvorleitern, seitens der Direktion auferlegt worden sind. *Beim Rangieren mit Stössen werden Geldstrafen auferlegt*, weil dadurch die Einrichtung der Schlafwagen beschädigt wird. Wir machen auch auf das strenge Verbot aufmerksam, ausländische Wagen mit Stössen zu rangieren. Geldstrafen werden verhängt *beim Rangieren mit Stössen gegen einen Akkumulatortwagen*, der dadurch Schaden erleidet und wir weisen darauf hin, dass eine solche Arbeitsweise auch mit den Vorschriften im Widerspruch steht. Es werden ferner Geldstrafen verhängt, *wenn ein Rangierzug vorschriftswidrig nicht vor einer Weiche zum Stehen gebracht wird, es sei denn, dass der betreffende Posten das Signal dazu gegeben hat*, u.a.m.

Hat sich ein Unglück zugetragen, so versucht die Eisenbahndirektion sofort, zu beweisen, dass die Vorschriften in diesem oder jenem Punkte übertreten worden sind. Das Personal muss sich dies zur ersten Warnung dienen lassen und darauf bedacht sein, dass keine unnötigen Übertretungen der Vorschriften vorkommen; es muss immer Rücksicht darauf genommen werden, wieviel Leute zur Dienstverrichtung vorhanden sind.

In vorstehendem haben wir uns mit der Verantwortung gegenüber Gütern, Material und Menschenleben, die auf dem Personal ruht, beschäftigt. Es gibt aber auch noch eine andere, ebenso grosse Verantwortlichkeit, nämlich die *Verantwortlichkeit für Leben und Gesundheit der Beschäftigten selbst*. Mögen diejenigen, die da draussen auf der Arbeitsstätte zwischen den Schienen und dem schweren Material arbeiten, nicht vergessen, dass die Fabrikanten künstlicher Gliedmassen ihre beste Kundschaft unter dem Eisenbahnpersonal, und gerade unter unseren Mitgliedern, haben. Sie annoncieren in unserer Zeitung „Jernbane-Ti-

dende“, weil sie wohl wissen, dass unsere Leser ihre Kunden sind.

Und denkt dabei an alle Kameraden, die zwischen den Puffern tot zusammengebrochen sind, weil sie nur allzuoft und allzusehr darauf aus waren, ihre Arbeit zu forcieren und die von den Staatsbahnen erlassenen Sicherheitsvorschriften zu wenig beachteteten.

All diese Umstände zwingen das Personal, die Sicherheitsbestimmungen einzuhalten und sich nicht dazu bewegen zu lassen, die Sicherheit ausser acht zu lassen, lediglich um eine Bewegung einige Minuten schneller vorzunehmen als dies nach Erfüllung aller in der Dienstordnung enthaltenen Vorschriften möglich wäre.“

Es gehört schon eine ziemlich lebhaftige Fantasie dazu, bzw. man muss schon ziemlich erschrocken sein, um diesen Artikel als Aufforderung zur Obstruktion zu betrachten.

Ein glücklicher Zufall hat es nun gefügt, dass die dänischen Staatsbahnen in den sog. allgemeinen Anweisungen selbst eine Begriffsbestimmung des Wortes „Obstruktion“ gegeben haben. Darin heisst es:

„Es ist ihnen (dem Personal) daher verboten, eine rechtzeitige Abwicklung des Dienstes durch Arbeitseinstellung ohne Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist, durch *ungebührliches Hinhalten* der Arbeit (Obstruktion) oder durch Stoppung des Zuwachses an Arbeitskräften (Blockade) zu verhindern.“

Wie hieraus zu erschen, ist die Obstruktion „ein ungebührliches Hinhalten der Arbeit“. Was das Personal des Hauptbahnhofes tat und was wir empfohlen hatten, war aber kein Hinhalten der Arbeit — im Gegenteil: wir ersuchten die Bediensteten, vor allem nicht das Arbeitstempo zu verlangsamen, sondern dasselbe, wenn es möglich sein sollte, eher zu beschleunigen.

Der diensttuende Generaldirektor musste dann auch zugeben, dass am Kopenhagener Hauptbahnhof keine Obstruktion geleistet wurde. Man konnte dem Artikel in der „Jernbanetidende“ gewiss zweierlei Auslegungen geben. Auf unsere direkte Frage, ob die Vorschriften eingehalten werden müssten, antwortete der Generaldirektor: „Natürlich müssen sie eingehalten werden, deshalb wurden sie doch herausgegeben.“

Diese Ansicht teilt auch die Organisation und wenn wir es für notwendig erachteten, unsere Mitglieder an das Vorhandensein einer Dienststörung zu erinnern, so geschah dies, weil die bevorstehenden Personaleinschränkungen nicht mit der Forderung vereinbar sind, dass die Abwicklung des Dienstes ebenso schnell wie bisher zu erfolgen hat, ohne dass durch Ausserachtlassung der Vorschriften eine Verminderung der Sicherheit und eine Erhöhung des Arbeitsrisikos bewirkt wird. Ist letzteres doch der Fall, dann sagen wir: das darf nicht geschehen. Ist man schon vor die Wahl gestellt, so hat die Sicherheit an erster, und die Genauigkeit in bezug auf die Zeit an zweiter Stelle zu stehen. Wir haben selbst auch eingesehen, dass der Zwischenfall am Hauptbahnhof vorigen Sonntag vielleicht kleinere Zugverspätungen verursacht hätte, wenn das Personal seine direkten Folgen hätte ausgleichen wollen durch Ausserachtlassung der Sicherheitsvorschriften; gleichzeitig haben wir auch darauf hingewiesen, dass alles so verlaufen ist, dass nichts beschädigt wurde und über diese Tatsache darf man sich nicht hinwegsetzen.

Einzelne höhere Beamte behaupten, die genaue Einhaltung der Bestimmungen sei eine feige und unfaire Kampfweise, eine Behauptung, die ebenso dumm als unverantwortlich ist, denn an erster Stelle müssten doch die leitenden Beamten wissen, dass je mehr das über die Betriebssicherheit wachende Personal eingeschränkt wird, sich für die übrigen die Einhaltung der Vorschriften für umso notwendiger erweist.

Ein bedeutendes konservatives Blatt, „Berlingske Tidende“, hat die Behauptung, dass die Beachtung der Bestimmungen einer Obstruktion gleich käme, ebenfalls zurückgewiesen. Diese Zeitung machte darauf aufmerksam, dass der Verband seine Mitglieder ausser zur Einhaltung der Vorschriften auch dazu aufgefordert hat, den selben Fleiss und das selbe Interesse wie früher zu zeigen. „Wird dieser Bitte entsprochen“, so schreibt das konservative Blatt, *so kann, selbst wenn die Vorschriften sehr genau beachtet werden, von einer Obstruktion keine Rede sein.*“ Das ist logisch, denn die Beachtung der von den Eisenbahnen selbst erlassenen Sicherheitsbestimmungen kann doch unmöglich als ungesetzliche Handlung (Obstruktion) bezeichnet werden. Diejenigen, welche die Bestimmungen herausgegeben haben, müssen selbstredend dafür Sorge tragen, dass die Voraussetzungen zu ihrer Erfüllung auch stets gegeben sind. Geht man zur Herabsetzung des Personalbestandes über, so ist es Pflicht der selben höheren Beamten, die Verantwortung für die durch diese Einschränkung entstandene Gefährdung der Sicherheit zu übernehmen, d. h. andere, den veränderten Arbeitsbedingungen angepasste Sicherheitsvorschriften zu erlassen. Geschieht das nicht, so ist dies unver-

antwortlich sowohl gegenüber dem Publikum als gegenüber dem Personal und in einem solchen Falle geht es nicht an, zu fordern, dass der Betrieb in gleicher Weise fortgesetzt werden soll wie bisher.

Tritt nun keine Aenderung der Sicherheitsbestimmungen ein, so muss das Personal als Regulator dienen. Es hat entweder die Sicherheit oder die vorgeschriebenen Zeiten ausser acht zu lassen, und die Wahl zwischen diesen beiden Dingen wird nicht schwierig sein.

Der Standpunkt, den die dänischen Eisenbahner angesichts dieser Zustände eingenommen haben, ist folgender: Der Verkehrsminister kann Leute entlassen soviel er will — *die Verkehrssicherheit wird dadurch keine Einbusse erleiden.* Das Publikum wird auf den Staatsbahnen ebenso sicher wie bisher reisen können. Dagegen ist wohl möglich, dass man in dem Masse als Personaleinschränkungen durchgeführt und die Bestimmungen nicht verändert werden, etwas langsamer reisen wird.

Kopenhagen, August 1927.

CHR. VEJRE.

Das neue Eisenbahnregime Frankreichs.

Am 29. November 1926 wurde die Frage der Wiedereinstellung der beim Streik 1920 Entlassenen ein weiteres Mal vor dem französischen Parlament aufgerollt. Bei dieser Gelegenheit machte der Minister für Oeffentliche Arbeiten folgende Aeusserung: „Weder ich, als Vertreter der Regierung, noch Sie, als Mitglieder des Parlaments, können auf die Personalordnung der Eisenbahnen einwirken. Das ist die Wahrheit; sie klingt unangenehm in den Ohren, aber das ist die Wahrheit“. Herr Blum hatte darauf geantwortet: „Ich sehe nicht ein, wie die Gesellschaften auf Grund eines Vertrages sich einer von der Regierung kraft klarer und deutlicher Willensaeusserung der Kammern erlassenen Verfügung entziehen könnten.“

In diesen Erklärungen machte er eine Anspielung auf die zwischen dem französischen Staat und den Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften geschlossenen und durch das Gesetz vom 29. Oktober 1921 bestätigten Abkommen vom 28. Juni 1921, welche das „Neue Eisenbahnregime“ in Frankreich darstellen.

Was ist nun dieses Regime? Das werde ich versuchen, in gedrängter Form anzudeuten.

Das neue System hebt das durch die Abkommen vom Jahre 1883 geschaffene nicht vollständig auf. Die Konzessionen laufen weiter und die konzessionierten Gesellschaften übernehmen die Verwaltung der Linien auf Grund ihrer Satzungen, der Gesetze und Reglemente aus der Zeit vor 1921; es sind jedoch besonders zur Vergrösserung der Kreditfähigkeit und Autorität der Gesellschaften, und, wie wir glauben, sowohl zum Schaden der Rechte und Interessen des Staates als auch derjenigen der Eisenbahner und des Volkes, Aenderungen eingeführt worden.

Das neue Abkommen gilt durchweg für alle grossen Eisenbahngesellschaften, einschliesslich der Staatslinien (Etat und Elsass-Lothringen). Es gewährt den Verwaltungen der einzelnen Linien Selbständigkeit, macht aber eine Einordnung in den Betrieb, Tarifeinheit und die Schaffung eines finanziellen Gleichgewichtes zur Bedingung.

Das nach dem Kriege stark erschütterte finanzielle Gleichgewicht der Gesellschaften ist sichergestellt:

Zunächst durch die Bestimmung, dass der Staat die Zinsen abtritt für die Darlehen aus den Jahren 1914 bis einschl. 1920, deren Höhe veranschlagt wird:

für das Eisenbahnnetz Nord auf	Frs. 11 844 163.81
„ „ „ P. L. M. „	„ 30 400 000.—
„ „ „ Est „	„ 498 589 635.76
„ „ „ Orléans „	„ 807 874 866.05
„ „ „ Midi „	„ 447 259 357.69

Ferner wird zur Sicherstellung der Zinsen aus den Darlehen aus der Zeit vor 1924 die Verzinsung eingestellt, was nach Ablauf der Konzession folgende Beträge ausmacht :

für das Eisenbahnnetz P. O.	Frs. 481 898 707.—
„ „ „ Midi	„ 464 963 438.—

Der Gesamtbetrag der vom Staat zugestandenen Abtretungen, Deckungen und Ausgleichungen wird auf nicht weniger als Frs. 12 281 941 855 geschätzt.

Der Staat trägt zur Deckung der vom Fiskus in den gemeinsam gegründeten Fonds geleisteten Vorschüsse Sorge für die Zinsen, die Amortisation sowie für die tatsächlichen Kosten der von den Gesellschaften auf Ersuchen des Ministers für Öffentliche Arbeiten ausgegebenen Stücke. Die ersten 6 Annuitäten der Obligationen aus den Jahren 1921 bis 1926 gehen endgültig zu Lasten des Staates.

Die finanzielle Sicherstellung der Bahnen erfolgt ferner durch die Bildung eines gemeinsamen Fonds, der dem Zwecke dient, die Ein- und Ausgaben der Bahnen als Ganzes im Gleichgewicht zu halten. Weist der gemeinsame Fonds Verluste auf, so erhält er Vorschüsse aus der Staatskasse, die dieser in Form von Tarifierhöhungen, die gleichzeitig eine Garantie für das künftige finanzielle Gleichgewicht bilden, sichergestellt werden.

Die grösste finanzielle Sicherheit wird somit den Gesellschaften dadurch gewährleistet, dass die Tilgung der auszugebenden Obligationen auf eine Dauer von durchschnittlich 50 Jahren verlängert ist.

Auf Grund des neuen Abkommens ist auf allen Linien durch den Obersten Eisenbahnrat und ein Direktions-Komitee eine gemeinsame Organisation ins Leben gerufen worden. Der höhere Eisenbahnrat setzt sich zusammen aus einem vom Minister zu ernennenden Vorsitzenden, den 21 Mitgliedern des nachstehend umschriebenen Direktions-Komitees, 14 vom Personal der Linien gewählten Vertretern und aus 35, durch Dekrete bestimmten Mitgliedern, die allgemeine Interessen der Nation vertreten; unter letzteren befinden sich 26 Vertreter von Handelskammern, Arbeitgeberverbänden, Vereinigungen für Bergbau, Metallindustrie, Elektrizitätswerke, Bahnbauanlagen, Automobilindustrie, Landwirtschaft, Verkehrswesen, Presse und reisende Kaufleute.

Der Oberste Rat behandelt Fragen gemeinsamen Interesses; er ist in technischen, kaufmännischen, finanziellen und Verwaltungs-Angelegenheiten durch den Minister für Öffentliche Arbeiten heranzuziehen. Er gibt ferner Gutachten ab über Elektrifizierungspläne, Materialankauf, Betriebsvorschriften und einheitliche Signalgebung, und seine Meinung kann auch in Sachen der Rechtslage, Dienstordnung, Entlohnung und Pensionseinrichtungen des Personals eingeholt werden. Der Minister hat das Recht, auch einen der Ansicht des Obersten Rats entgegengesetzten Beschluss zu fassen, doch nur nach nochmaliger Rücksprache mit diesem.

Das Direktions-Komitee setzt sich zusammen aus 2 Verwaltern und dem Direktor jeder der fünf Privatgesellschaften sowie aus dem Direktor, dem Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden jedes Rates der

beiden Staatslinien (Etat und Elsass-Lothringen), insgesamt aus 21 Mitgliedern.

Dem Direktions-Komitee gehören, entgegen der von Arbeitnehmerseite aufgestellten Forderung, keine Vertreter des Personals an. Die Gesellschaften haben sich dieser Forderung widersetzt unter dem Vorwand, dass das Direktions-Komitee aus den Verwaltungsräten der Linien hervorgehe; Regierung und Parlament wollten nicht deren Missfallen erregen und ihnen eine Personalvertretung aufdrängen.

Das Direktions-Komitee beratschlagt über sämtliche, die Linien als Ganzes interessierende Fragen, vornehmlich über Massnahmen zur Sicherung der gegenseitigen technischen Einordnung der Linien, über die Tarife, die technische Betriebsregelung und die Signalgebung, Änderungen im Eisenbahnstatut und in den Dienstvorschriften, Entlohnung des Personals, Pensionseinrichtungen, allgemeine Vorschriften über die Schaffung von Verkehrserleichterungen, etc.

Die mit Stimmenmehrheit gefassten Beschlüsse sind für sämtliche Linien bindend; selbst die Staatslinien stehen unter Kuratel der privaten Gesellschaften.

Es wäre gewiss von Nutzen, die Analyse dieser Abkommen, die im Jahre 1921 — einem Zeitpunkt, da die französische gewerkschaftliche Organisation die Folgen der Niederlage von 1920 und der durch die Moskauer Manöver hervorgerufenen inneren Zerrissenheit zu spüren bekam — aufgetaucht sind, zu ergänzen. Mit vorstehenden Ausführungen ist aber zur Genüge aufgezeigt, dass die finanzielle Sicherheit der Gesellschaften und deren Autorität sowohl dem Staate als dem Personal gegenüber erhöht wurde.

Wir können die Meinung, Regierung und Parlament seien ausserstande, einen Einfluss auf die Gesellschaften auszuüben, nicht teilen. Unseres Erachtens kann der Minister für Öffentliche Arbeiten auf Grund der Bestimmungen in den Artikeln 4 und 5 des Abkommens und des Gesetzes, womit das Abkommen bestätigt wurde, den Unternehmen gegenüber wirksamer auftreten als er es bisher getan hat.

Ferner muss auf die Tatsache hingewiesen werden, dass der Staat den Gesellschaften zu viel Autorität abgetreten hat. Der Minister für Öffentliche Arbeiten, welcher zugegen war, als das Abkommen getroffen wurde, sagte selbst: „Was wird nun dieser Oberste Rat sein? Welche Befugnisse wird er haben? Er ist doch zweifellos nur eine beratende Körperschaft.“ Andererseits ist die Mehrheit der Mitglieder des Obersten Rats ganz zu Willen der Gesellschaften. Das Direktions-Komitee ist ihnen preisgegeben und es entscheidet und beschliesst über den Minister, das Parlament, die Eisenbahner und die Nation hinweg.

Wird auch anderswo, in den übrigen Ländern, versucht, eine ähnliche Vorherrschaft derjenigen einzusetzen, die man „die Generalpächter der Schiene“ genannt hat? Dies scheint wohl beabsichtigt zu sein. Vielleicht können unsere deutschen und belgischen Kollegen Eisenbahner interessante Angaben über diesen Gegenstand machen und vielleicht befinden sie sich nicht ganz ausserhalb der selben Gefahren, welche sie unter die Botmässigkeit der Finanzoligarchie der Eisenbahnen bringen können.

J. JARRIGION,

Generalsekretär der französischen
Eisenbahner-Föderation.

Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

HOLLAND.

Die Dienst- und Ruhezeiten des holländischen Eisenbahn- und Lokalbahnpersonals wurden ursprünglich durch Kgl. Erlass vom 27. Oktober 1875 geregelt, doch sind dessen Bestimmungen seitdem verschiedentlich, zuletzt im Jahre 1923, abgeändert worden.

Die Bestimmungen dieses Erlasses finden sozusagen auf das gesamte Personal Anwendung. Ausgenommen sind die Direktoren, Dienstchefs, Abteilungs- und Werkstättenvorsteher, Aufsichtsbeamte, soweit sie ihre Dienstzeit selbst regeln, Bahnhofsvorsteher grösserer Bahnhöfe u. dgl. Auch die Hauptwerkstättenarbeiter fallen nicht unter den Erlass, da auf sie das Arbeitsgesetz Anwendung findet.

Zwischen den Begriffen „Dienstzeit“ und „Arbeitszeit“ wird kein Unterschied gemacht. Es wird nur von „Dienstzeit“ gesprochen.

Am 1. Januar 1927 waren bei den niederländischen Eisenbahnen
 beschäftigt 39 100 Personen
 davon Hauptwerkstättenpersonal 4 500 „
 sodass unter die Regelung fallen. 34 600 „

Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit beträgt für die verschiedenen Dienstgruppen:

	Personalbestand:	Stunden pro Tag:
Lokomotivdienst	4 452	9
Zugbegleitungsdienst	3 013	9½
Bahnbewachungsdienst	420	11
Dito soweit Dienstwohnung bei der Arbeitsstelle	540	12
Bahnunterhaltungsdienst	5 324	8½
Depotdienst	2 443	8⅓
Verwaltungsdienst.	3 750	7½
Uebrigcs Betriebspersonal.	14 658	9½
Hauptwerkstättenpersonal (Arbeitsgesetz)	4 500	8

Im Laufe des Jahres 1926 hat der Eisenbahnverband der niederländischen Regierung eine, in Einzelheiten ausgearbeitete Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals auf der Grundlage der 48-Stundenwoche unterbreitet.

Die Regierung ist wiederholt eingeladen worden, diese Neuregelung auf ihre Durchführbarkeit zu prüfen und hat nunmehr eine Untersuchung eingeleitet.

DIENSTZEITEN.

Pro Tag, innerhalb eines festges

Im Durchschnitt:		Höchstens:
Lokomotivpersonal	9	12
Zugbegleitungspersonal	$9\frac{1}{2}$	12
Bahnbewachungspersonal	11 oder 12	12
Bahnunterhaltungspersonal.	$8\frac{1}{2}$	10
Depotpersonal	$8\frac{1}{3}$	10
Uebrigcs Betriebspersonal	$9\frac{1}{2}$	10
Verwaltungs-(Büro)personal	$7\frac{1}{2}$	10

Die Höcstdienstzeiten des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals dürfen 4 bzw. 2 Mal innerhalb 2 Wochen um 2 Stunden verlängert werden; für das Lokomotivpersonal jedoch nur dann, wenn es sich um Fahrten längerer Dauer handelt und es während der Dienstzeit nicht nach dem Standort zurückkehrt.

Die Höcstdienstzeit des Bahnbewachungspersonals, das auf wichtigen Posten tätig ist, darf durchschnittlich $8\frac{1}{2}$ Stunden täglich nicht überschreiten. Für das übrige Bahnbewachungspersonal beträgt die durchschnittliche tägliche Dienstzeit 11 Stunden und 12 Stunden, wenn es in der Nähe der Arbeitsstelle (d. h. auf höchstens 100 Meter Entfernung) wohnt.

Fahrtzeiten ohne Dienstleistung (oder Gehzeiten der Bahnarbeiter ausserhalb der von ihrer Rotte bedienten Bahnstrecke) zur Erreichung eines auswärtigen Dienstortes und die Rückkehr von einem solchen werden als Dienstzeit angerechnet.

In der Praxis beträgt die Arbeitszeit des in den Hauptbüros beschäftigten Verwaltungspersonals nur 39 Stunden pro Woche.

Ausnahmebestimmungen.

Der Eisenbahnminister ist befugt, für das Personal minder wichtiger Bahnhöfe, Haltestellen und Posten, sowie für das Personal, das während seiner Dienstzeit nicht ununterbrochen beschäftigt ist, Ausnahmen zu gestatten. Nummer und Datum eines derartigen ministeriellen Beschlusses müssen im Dienstplan des betreffenden Bediensteten vermerkt werden. Abweichungen von den Bestimmungen sind zulässig, wenn sie im Interesse einer richtigen Verkehrsabwicklung oder der Verkehrssicherheit unumgänglich sind und nicht durch andere Massnahmen vermieden werden können.

Die Eisenbahndirektion ist verpflichtet das Eisenbahnministerium von jeder Abweichung innerhalb 8 Tagen in Kenntnis zu setzen.

Arbeitszeitregelung für Bedienstete, die nicht unter das Gesetz fallen.

Hauptwerkstättenpersonal.

Das Personal der Hauptwerkstätten fällt unter das im Jahre 1919 eingeführte und später verschlechterte Arbeitsgesetz, das die Höcstarbeitszeit für Industriearbeiter auf 48 Stunden pro Woche festsetzt. Es wird an den ersten 5 Wochentagen $8\frac{1}{2}$ Stunden und am Samstage $5\frac{1}{2}$ Stunden gearbeitet.

Nachtdienst.

Das Personal der Lokomotivschuppen und der kleinen Werkstätten darf innerhalb 2 Wochen nicht öfter als 7 Mal ganz oder teilweise zwischen 12 Uhr nachts und 6 Uhr morgens beschäftigt werden, Putzer und Wagenreiniger nicht mehr als 7 mal zwischen 12 Uhr und 4 Uhr morgens.

Sonderbestimmungen für weibliches und jugendliches Personal.

Frauen dürfen zwischen 10 Uhr abends und 5 Uhr morgens nicht als Bahnwärterin beschäftigt werden. Jugendliche Personen unter 18 Jahren dürfen während dieser Zeit überhaupt keine Arbeit verrichten.

DIENSTSCHICHTEN.RUHESCHICHTEN.

zten Zeitraumes von 2 Wochen :

Im Durchschnitt:	Höchstens	Im Durchschnitt:	Mindestens
höchstens 12¹/₃	14	mindestens 11²/₃	10

Dem Personal sind innerhalb eines Zeitraumes von 2 Wochen 2 Mal eine Ruheschicht von mindestens 10 Stunden und ferner Ruheschichten von mindestens 12 Stunden zu gewähren. (Eine Abweichung besteht nur für das Lokomotivpersonal; siehe unter „Dienstzeiten“) 2 Ruheschichten müssen durch einen Zeitraum von höchstens 14 Stunden getrennt sein. Darüber hinaus erhält das Personal während der Dienstzeit Ruhepausen zum Einnehmen der Mahlzeiten. Als Ruhezeit ist nur zu betrachten ein Zeitraum, während dessen das Personal von jeglicher Beschäftigung mit der Eisenbahn befreit ist, sich also von der Arbeitsstelle entfernen kann.

Wie bereits in der Einleitung zu diesem Berichte erwähnt, ist im Erlasse nicht von Arbeitszeit, sondern lediglich von Dienstzeit die Rede (= Dienstschicht nach Abzug der Ruhepausen).

Ein Abzug von Ruhepausen findet nicht statt wenn sie:

1. weniger als 30 Minuten betragen;
2. zwischen 9 Uhr abends und 9 Uhr morgens liegen;
(Eine Pause von 8 Uhr morgens bis 9 Uhr 29 morgens wird deshalb ganz als Dienstzeit angerechnet.)
3. wenn sie nicht im Dienstplane verzeichnet, allgemein verordnet oder in anderer Weise vor Anfang der Diensteinteilung festgesetzt worden sind;
4. nicht am Standort (Wohnort) zugebracht werden können. (Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für das Unterhaltungspersonal.)

RUHETAGE.

Das Personal erhält wöchentlich einen Ruhetag. Ein Ruhetag beträgt 30 Stunden, ein Ruhesonntag 36 Stunden (für Bahnhofs- und Bahnbewachtungspersonal kann der Ruhesonntag auf 30 Stunden beschränkt werden).

Ein freier Tag, der nach Sonntagmorgen 2 Uhr anfängt oder vor Montagmorgen 4 Uhr endet, gilt nicht als Ruhesonntag, sondern als gewöhnlichen Ruhetag.

Wer nicht jeden zweiten Sonntag frei ist erhält einen freien Tag extra pro Vierteljahr. Niemand darf an 3 aufeinanderfolgenden Sonntagen beschäftigt werden.

Folgt ein freier Sonntag einem freien Samstag, so muss die Gesamtruhezeit mindestens 54 (30 plus 24 Stunden) betragen. Falls auch der freie Quartalstag angeknüpft wird, soll die Mindestruhezeit 78 Stunden betragen.

Dienstpläne.

Die Dienst- und Ruhezeiten des Personals mit Ausnahme des Lokomotiv- und Zugbegleitungs-personals werden, soweit sie nicht durch allgemeine Anweisung geregelt sind, in Dienstplänen verzeichnet, unter Angabe des Inhalts, des Datums und der Nummer des betreffenden, auf Grund des Erlasses erfolgten ministeriellen Beschlusses. In jedem Bahnhofs, jeder Haltestelle, jedem Posten, jedem Bureau, jedem Schuppen, und jeder Werkstätte werden die Dienstpläne des dort eingeteilten Personals, soweit die Einteilung auf Grund der Bestimmungen erforderlich ist, innerhalb 4 Wochen nach dem Inkrafttreten einer neuen Dienstregelung, an einer leicht ersichtlichen Stelle aufgehängt. Mit Genehmigung der Reichsaufsichtsorgane darf von dieser Bestimmung abgewichen werden.

Die Eisenbahndirektion ist verpflichtet, Verzeichnisse zu führen, in welche die von auf Zügen und Lokomotiven beschäftigten Personen geleisteten Dienstzeiten eingetragen werden. Den Reichsaufsichtsorganen sowie deren Beamten sind auf Wunsch jederzeit die Verzeichnisse vorzulegen.

Die Lage der Eisenbahner in Jugoslawien.

Der nachstehende Bericht stützt sich auf die Ausführungen, die der Sekretär des jugoslawischen Eisenbahnerverbandes, Kollege Stanko, auf der kürzlich in Laibach stattgefundenen Balkankonferenz der I.T.F. gemacht hat.

Koalitionsrecht.

Das Koalitionsrecht ist sowohl durch die Verfassung als durch die Gesetzgebung gewährleistet. Das hindert die Regierung jedoch nicht, das Koalitionsrecht mit Füßen zu treten und es der Arbeiterschaft vorzuenthalten. Für die Eisenbahner ist ein Sondergesetz geschaffen, das die Militarisierung des Personals vorsieht für den Fall, dass dieses in Streik oder passive Resistenz tritt.

Organisationsverhältnisse.

In Jugoslawien bestehen insgesamt elf Eisenbahnerverbände. Im vorigen Jahre ist es gelungen, fünf Organisationen miteinander zu verschmelzen, doch hat sich die hieran geknüpfte Hoffnung, dass dies für breitere Kreise des Personals ein Anlass zur Organisation werde, nicht erfüllt. Noch stets stehen etwa 60 Prozent des Personals ausserhalb jeglicher Organisation. Dabei gehört die Hälfte der Organisierten zu Vereinigungen, die von der Eisenbahnverwaltung unterstützt werden und ganz unter deren Einfluss stehen. Der Beitrag zu diesen Vereinigungen wird auf dem Dienstwege erhoben. Die Lokomotivführer und Heizer haben einen Kategorienverband geschaffen, der keinerlei Beziehung zu der allgemeinen freien Gewerkschaftsbewegung unterhält, sondern sich darauf beschränkt, mit denjenigen politischen Parteien in Verbindung zu treten, die gerade in der Regierung sitzen.

Die Rechtsstellung des Personals.

Ehemals bestand eine starke Eisenbahnerorganisation nur in demjenigen Teil Jugoslawiens, der früher zu Oesterreich gehörte. In diesem hatten die Eisenbahner eine Reihe von Rechten und Freiheiten. Bei der Gründung des jugoslawischen Staates wurde eine einheitliche Gesetzgebung für die Eisenbahner geschaffen, in der keinerlei Rücksicht auf die Gesetzgebung genommen wurde, die vordem bestand. Dadurch bekamen einerseits die Eisenbahner im früheren Serbien gewisse Rechte, die die Eisenbahner im alten Oesterreich schon längst besaßen, andererseits wurden letzteren unzählige Rechte, deren sie sich bisher erfreuten, genommen. Im allgemeinen lag der neuen Regelung die Tendenz zugrunde, die Eisenbahner von der übrigen freigewerkschaftlichen Bewegung abzutrennen. Im Jahre 1920 wurde eine „Provisorische Arbeitsordnung“ eingeführt, die aber von 1922 ab paragraphenweise wieder beseitigt wurde. Seit 1923 herrscht hinsichtlich der Rechtsstellung des jugoslawischen Eisenbahnpersonals völlige Anarchie. Die Vertrauensmänner-Ausschüsse wurden beseitigt und da auch keine Normen bestehen, auf die sich die Eisenbahner berufen können, sind diese ganz der Willkür der Verwaltung preisgegeben.

Eine Kündigungsfrist ist in der geltenden Dienstpragmatik nicht vorgesehen. Selbst Angestellte können von dem einen Tag zum andern entlassen werden.

Alters- und Krankenversicherung.

Eine Altersversicherung besteht noch immer nicht, sodass die Arbeiter, die nach den alten Vorschriften nicht in die Pensionskasse aufgenommen werden

konnten, an ihrem Lebensabend der äussersten Not ausgesetzt sind. Für das festangestellte Personal ist Pensionsanspruch gesetzlich gewährleistet, aber die Regelung der Pension ist ganz in das Belieben der Verwaltung gestellt.

Hinsichtlich der Unfallversicherung steht es so, dass einem von einem Dienstunfall betroffenen Arbeiter zunächst während 10 Wochen der volle Lohn ausbezahlt wird. Hierauf wird von einer Kommission entschieden, wieviel Prozent Unfallrente dem Betreffenden zuzuerkennen ist. Wird eine Einschränkung der Arbeitsfähigkeit im Ausmass von 10 Prozent festgestellt, so fällt jeder Anspruch auf Unfallunterstützung weg, ohne Rücksicht darauf, ob der Arbeiter im Krankenstand ist oder nicht. In den übrigen Fällen richtet sich die Höhe der Unfallrente nach dem Prozentsatz der eingetretenen Verminderung der Arbeitsfähigkeit.

Die Krankenkasse liegt in den Händen der Verwaltung. Das Personal hat darin wohl eine Vertretung, aber ein nennenswerter Einfluss steht dieser nicht zu.

Sonstiges.

Der Entrechtung des Personals folgte eine Herabsetzung der Löhne. Ausserdem wurden massenweise Entlassungen vorgenommen. Viele der im Dienst verbliebenen Leute verloren das Recht auf regelmässige Vorrückung in höhere Gehaltsstufen. Die Bahnunterhaltungsarbeiter arbeiten nur vier Tage in der Woche. Die übrigen zwei Tage sind sie ohne jegliche Vergütung beurlaubt.

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands im Jahre 1926.

Als Ende Juni 1925 der Einheitsverband durch Verschmelzung des Deutschen Eisenbahnerverbandes mit der Reichsgewerkschaft erstand, wurde der Vorstand vom Verbandstag beauftragt, alljährlich einen Bericht über die Verbandstätigkeit herauszugeben. Dass es keine Kleinigkeit ist, einem solchen Wunsche zu entsprechen, geht aus dem Umfang des 350 Seiten umfassenden Berichtes hervor, der von der Tätigkeit des Vorstandes während der Zeit vom 1. Juli 1925 (Datum der Verschmelzung) bis zum 31. Dezember 1926 handelt.

Schon das Inhaltsverzeichnis deutet an, wie mannigfaltig die Bemühungen des Vorstandes waren. Unter welch schwierigen Verhältnissen gerade die deutschen Eisenbahner ihre gewerkschaftliche Tätigkeit entfalten müssen, haben wir in diesem Blatte bereits des öfteren erwähnt. Der Personalabbau hat sich noch weiter durchgesetzt; der Personalkörper ist während 1926 von 711 381 auf 700 399 gesunken. Die rücksichtslose Durchführung sogenannter rationeller Betriebsmethoden der Reichsbahn hat ein Wesentliches zur Verminderung der Anzahl Beschäftigten beigetragen. Die Zahl der Werkstättenarbeiter sank nämlich von 118 525 im Dezember 1925 um 11 534 auf 106 991 im Dezember 1926. Eine Arbeit — Ausbesserung einer Lokomotive —, die in der Vorkriegszeit bis zu 130 Tagen bedingte, wird jetzt in 20 bis 30 Tagen erledigt. Die Zahl der Werkstätten hat sich durch diese erhöhte Arbeitsleistung von den im Jahre 1920 vorhandenen 120 Stück auf 90 verringert. Die hochentwickelte Gedingarbeit in den Werkstätten hat durch Reihen- und Massenfabrikation im Zusammenhang mit einer Normalisierung und Typisierung der Einzelteile und Fahrzeuge zu einer Betriebsersparnis von rund 130 Millionen Mark gegenüber 1913 geführt.

Die Abschnitte über die Belastung der Reichsbahngesellschaft, die Konkurrenz der Reichsbahn und die Elektrifizierung enthalten wichtiges Dokumentationsmaterial, das wir gerne zum Studium empfehlen.

Mitgliederzahl.

Ungeachtet des stetigen Personalabbaues ist der Einheitsverband seit der Verschmelzung wieder im Wachsen begriffen. Am 30. September 1925 betrug die Mitgliederzahl des D.E.V. 169 226. Im 4. Quartal 1925 haben 29 803 ehemalige Mitglieder der R. G. den Uebertritt zum Einheitsverband vollzogen. Ende 1925 zählte der Einheitsverband 197 990 Mitglieder. Das Jahr 1926 brachte einen Zuwachs von 12 578 Mitgliedern. Die 210 568 Mitglieder verteilten sich auf 200 540 männliche Erwachsene, 1159 weibliche Erwachsene, 669 Lehrlinge, 12 Jugendliche, 734 Wartegeldempfänger und 7480 Ruheständler und Arbeiterpensionäre.

Obwohl der Einheitsverband 28,23 % des Personalbestandes umfasst, erhielt er im Jahre 1926 bei den Betriebs- und Beamtenrätewahlen 47,50 % der abgegebenen Stimmen, gleich 40 % der Gesamtbelegschaft. Die Zahl der Ortsgruppen betrug am Jahresschluss 964.

Finanzielles.

Während das Jahr 1925 ein Defizit ergab, wodurch das Vermögen auf Mk. 615 523,44 sank, brachte 1926 eine bedeutende Verbesserung der finanziellen Lage, indem das Kapital auf Mk. 1 282 677,95 stieg. Im Jahre 1925 wurden für den dänischen Grosskampf 100 000 Mk., 1926 für die englischen Bergarbeiter 50 000 Mk. ausgeworfen.

Wichtige Angaben enthält der Bericht über die Personalpolitik der Reichsbahngesellschaft. In einem diesbezüglichen Kapitel wird der Kampf um den Achtstundentag geschildert, worauf wir noch zurückzukommen gedenken. In welcher Weise die Reichsbahngesellschaft versucht, einem Streike auf den deutschen Eisenbahnen vorzubeugen, geht aus einem vertraulichen Zirkular hervor, das sie zwecks Errichtung einer „Personalbetriebshilfe“ ausgesandt hat. In diesem Rundschreiben heisst es u.a.:

„Zu einem besonderen Zwecke sollen Eisenbahnformationen gebildet werden. Das dazu zu verwendende Personal ist vorsichtig auszuwählen. Es kommen in erster Linie Bedienstete in Frage, die arbeitsfreudig, pflichttreu und zuverlässig sind. Daneben müssen sie möglichst Soldat gewesen sein.

Es sind in Vorschlag zu bringen:

Von den Bahnhöfen: Fahrdienstleiter, Telegraphisten, Telephonisten, Weichenwärter, Rangiermeister, Rangierer und Rangierarbeiter, Zugführer und Schaffner.

Von den Bahnmeistereien: Rottenführer, Leitungsaufseher, Stellwerkschlosser (Aufseher im Sicherheitsdienst), Signal- und Stellwerker, Telegraphenwerkführer, Streckenläufer, Telegraphenarbeiter und Streckenarbeiter.

Ausserdem sind noch Bedienstete anzugeben, die das Maurer- oder Zimmerhandwerk erlernt haben und in diesem Handwerk Verwendung finden können. Ferner sind Heilgehilfen, Schlächter, Bäcker, Köche und Kellner mit anzugeben.“

Der Internationale widmet der Bericht ein besonderes Kapitel, das einen Auszug aus den Tätigkeitsberichten des I.G.B. und der I.T.F. enthält. Ueber die I.T.F. wird am Schlusse des Kapitels gesagt:

„Ein Rückblick auf unsere internationale Tätigkeit lässt eine dauernde erfreuliche Weiterentwicklung der I.T.F. erkennen. Diese Entwicklung ist noch lange nicht abgeschlossen, obgleich die I.T.F. heute nicht nur an der Spitze der internationalen Berufssekretariate marschiert, sondern auch die überaus grosse Mehrzahl der organisierten Transport- und Verkehrsarbeiter aller Länder bereits in sich vereinigt. Der I.T.F. gehört die Zukunft.“

Nach einer Uebersicht über die amerikanische Stu-

dienreise deutscher Gewerkschaftsführer folgen die Berichte aus den Bezirken. Alles in allem zeigt auch dieser Bericht wieder, welche Stellung die grossen Gewerkschaften heute im gesellschaftlichen Leben einnehmen. Sehr richtig wird im Vorwort bemerkt, dass der Gewerkschaftsfunktionär von heute längst nicht mehr nur Organisator und Agitator ist; er ist weit über den früheren Aufgabenkreis hinausgewachsen und ist Wirtschafts- und Sozialpolitiker geworden.

Besonders unseren Eisenbahnerorganisationen möchten wir das Lesen dieses Berichtes, der bei der Verlagsgesellschaft „Deutscher Eisenbahner“ G.m.b.H., Berlin W. 50, Rankestrasse 4, erschienen ist, empfehlen.

Ok.



Der Tod Spartaco Stagnettis.

Die Presse hat berichtet über die Ermordung Spartaco Stagnettis, ehemaliger Sekretär des italienischen, der I.T.F. angeschlossenen Lokalbahner-Verbandes, welcher letzterer seiner Zeit durch die faschistischen Behörden aufgelöst worden ist. Es war vor ungefähr einem Jahre, als die faschistische Härte und Strenge stets grimmiger wütete. Stagnetti wurde zur Deportation verurteilt und auf die kleine einsame Insel Ustica im Norden Siziliens verbannt. Dort wurde er am 15. August ds. Js. ermordet, Opfer eines Dolchstosses, den ihm einer seiner Mitgefängenen,



ein wegen Vergehens gegen das gewöhnliche Recht Deportierter und schon früher wegen Totschlags und Diebstahls Verbannter, ins Herz versetzt hat.

Die faszistischen Zeitungen haben diesen Vorfall in einem falschen Lichte ausgelegt. Sie sind sogar so weit gegangen, zu behaupten, Stagnetti sei wegen Vergehens gegen das gewöhnliche Recht verbannt worden und sie versuchten, seinen Charakter zu tadeln.

Diese falschen Nachrichten können aber niemanden, der den Vorstorbenen kannte, täuschen.

Seit vielen Jahren spielte Stagnetti eine Rolle in der politischen und in der Gewerkschaftsbewegung. Er gehörte 1907 der Bewegung der Anarchisten an und trat im Jahre 1911 von der rein politischen Betätigung in des Gewerkschaftsleben über. Obwohl er persönlich aus seinen philosophischen Anschauungen heraus, sich nicht zu den Prinzipien des Gewerkschaftsbundes bekennen konnte, unterwarf er sich mit einer bewundernswerten Disziplin den Beschlüssen der Organisation, dem Verband der Lokalbahner, dessen Sekretär er war, von dem Augenblick an, da sich diese zu Gunsten eines Anschlusses an den gewerkschaftlichen zentralen Organismus des Landes ausgesprochen hatte, und darnach wurde er einer der eifrigsten Anhänger der gewerkschaftlichen Einheitsbewegung. Er richtete sich nach den Methoden des sozialistischen Syndikalismus und übernahm den Vorsitz des Konsortiums der Transportgenossenschaften, das den Betrieb der der Privatindustrie abgetretenen Eisenbahnen beabsichtigte. Kurz und gut, dieser anarchistische Idealist fand Befriedigung in der praktischen Arbeit für die Verbesserung des Lebensstandards der Arbeiterklasse und für deren Mitbestimmungsrecht. Nun kamen das Jahr 1922 und die folgenden Jahre und Spartaco Stagnetti versuchte, unter der reaktionären Strömung das bis jetzt mit Erfolg ausgeführte Werk fortzusetzen. Als die Sicherheitspolizei von Rom im Jahre 1926 die Auflösung der Lokalbahnergewerkschaft verfügte, tat er alles was in seinen Kräften stand, um die Organisation zu erhalten und den früheren Mitgliedern alle mögliche Unterstützung angedeihen zu lassen. Man braucht sich daher auch nicht besonders zu verwundern, dass, nachdem die Ausnahmegesetze einmal bekannt gemacht waren, Stagnetti zu den ersten gehörte, die der romanische Faschismus in die Verbannung geschickt hat. Aus dieser Verbannung, aus der verfluchten Insel Ustica, sollte er nicht mehr zurückkehren.

Die italienische Regierung kann sich diese Sache wohl vom Halse schaffen. Dass sie für dieses schmerzliche Vorkommnis verantwortlich ist, geht schon deutlich daraus hervor, dass der krasse Durcheinander, den sie unter den politischen Gefangenen und allen Arten von Uebeltätern, Verbannten wegen Vergehen gegen das gewöhnliche Recht, geschaffen hat, unvermeidlich unheilvolle Folgen haben muss.

Stagnetti hinterlässt eine Frau und mehrere Kinder. Die I.T.F. nimmt an ihrer Trauer und derjenigen der italienischen Kameraden teil. Sie weiss, wen sie in der Person des Dahingeschiedenen verloren hat, einen mit grossen Fähigkeiten begabten Mann und einen der eifrigsten, der sich am meisten für die Sache der Arbeiter aufopfernden Führer.

III. Generalkonferenz der Kommission des Völkerbundes für Verkehrswesen und Transit.

Am Dienstag, den 23. August 1927, trat in Genf die III. Generalkonferenz der Kommission des Völkerbundes für Verkehrswesen und Transit zusammen. Vertreter waren die Regierungen nachfolgender Staaten: Abessinien, Oesterreich, Belgien, Grossbritannien, Kanada, Chile, China, Columbia, Cuba, Tschechoslowakei, Freistaat Danzig, Dänemark, Ecuador, Aegypten, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Indien, Irland, Italien, Japan, Lettland, Uruguay, Holland, Nicaragua, Norwegen, Panama, Polen, Portugal, Rumänien, San Salvador, Jugoslawien, Siam, Schweden, Schweiz, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela und das Saargebiet. Ferner die Elbe-Oder und Rhein-Kommission, die internationale Eisenbahnunion, das technische und juristische Komitee für Luftschiffahrt, die internationale Handelskammer, das Internationale Arbeitsamt, die internationale Schifferkonferenz, die internationale Union für Radiophonie, die internationale Assoziation für Luftverkehr, die internationale Kommission für Luftschiffahrt, die internationale Transportarbeiter-Föderation (Amsterdam) und die Union christlicher Transportarbeiter (Haag). Für die internationale Transportarbeiter-Föderation nahm Kamerad A. Forstner an den Beratungen teil. Die christliche Union der Transportarbeiter im Haag vertrat F. Brussel. Die italienische Regierung hatte den Vertreter des faszistischen Transportarbeitersyndikats Lilio Chiodi als Konsulenten der Delegation beigegeben. Den Vorsitz führte der kubanische Gesandte in Berlin Bethancourt. Die Berichte der einzelnen Unterkommissionen lagen gedruckt auf. Es wurde zunächst in die Generaldebatte über die Berichte der Unterkommissionen eingegangen. Diese Debatte wurde abgestuft nach folgenden Fragen geführt:

1. Fragen der allgemeinen Organisation.
2. Eisenbahntransport.
3. Binnenschiffahrt.
4. Konkurrenz zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen.
5. Seeschiffahrt und Seehäfen.
6. Strassenverkehr.
7. Luftverkehr.
8. Kombinierte Transporte.
9. Internationale Passfragen.
10. Verbindung mit dem Völkerbund in Kriegszeiten.
11. Radiotelegraphie.
12. Saar, Danzig, Memel.
13. Regelung internationaler Streitigkeiten.
14. Allgemeine Zusammenarbeit in Verkehrsfragen.
15. Kalenderreform.

Im Verlaufe der Debatte ergriff Forstner das Wort. Er dankte zunächst im Namen der I.T.F. für die Einladung zu dieser Konferenz und erklärte, dass die I.T.F. bereit sei, an den Arbeiten der Konferenz teilzunehmen. Es sei mit Befriedigung zu konstatieren, dass im Punkt 7 des durch diese Konferenz genehmigten Reglements vorgesehen sei, dass internationale Organisationen den Beratungen beigezogen werden. Diese Bestimmung sei wohl so zu verstehen, dass die internationalen Arbeiterorganisationen nicht bloss den Beratungen der Generalkonferenz, sondern auch den vorberatenden Kommissionssitzungen beigezogen werden. Der anwesende Vertreter der christlichen Transportarbeiter Brussel schloss sich dieser Erklärung Forstners an.

Bei Beratung der Eisenbahnerfragen stellte der Ver-

treter Ungarns, Dietrich von Sachsenfels, den Antrag, die vorberatende Kommission wolle erwägen und der nächsten Konferenz Vorschläge erstatten, welche internationalen Vorkehrungen getroffen werden können, um bei einem eventuellen Generalstreik der Eisenbahner in einem Lande den Eisenbahnverkehr umleiten zu können, damit im internationalen Eisenbahnverkehr Störungen infolge des Streiks nicht entstehen. Der Vertreter Hollands, Professor Jonkheer W. J. M. van Eysinga, sowie der Vertreter Deutschlands, bevollmächtigter Minister Dr. Seliger, der Vertreter Oesterreichs, Ministerialrat Dr. Reinhardt, und viele andere Redner nahmen gegen diese Fassung des Antrages Stellung. Die Redner erklärten, nur dann für den Antrag Ungarns stimmen zu können, wenn die Einseitigkeit in dem Antrage, die Spitze gegen die Arbeiterorganisationen, eliminiert werde und wenn *alle* Eventualitäten von Störungen des Eisenbahnbetriebes, wie Erdbeben, Dammbüche, Rutschungen, Tunnelstörungen etc. in Frage kämen. Die deutsche Delegation stellte einen dahin abzielenden Antrag, während der Vertreter Lettlands für eine schärfere Fassung eintrat. Die Diskussion hierüber nahm einen immer heftigeren Charakter an und es wurde daher einvernehmlich die Diskussion auf Montag, den 29. August vertagt. Die am 29. August stattgefundene Sitzung befasste sich nun während der ganzen Vormittagssitzung mit dieser Angelegenheit. Dr. Seliger (Deutschland) und der Präsident Bethancourt sprachen sich nochmals entschieden gegen die Anträge Ungarns und Lettlands aus. Schliesslich wurde der Antrag Ungarns im Sinne der Wünsche Deutschlands und Hollands einer Aenderung unterzogen und in dieser Fassung von der Kommission prinzipiell genehmigt und der allgemeinen Kommission zur Berichterstattung überwiesen.

In der Plenarsitzung am 26. August führte Forstner folgendes aus: Das revidierte Abkommen von Paris über den Strassenverkehr hat viele Mängel des Abkommens vom Jahre 1909 beseitigt, die seit 1909 infolge Anstiegens des Kraftwagenverkehrs offenbar geworden sind. Dennoch musste eine Reihe von brennenden Fragen offen bleiben, weil mit jahrhundertalten Ueberlieferungen in den einzelnen Ländern gerechnet werden muss, die nur sukzessive überwunden und den durch Ueberhandnehmen des Automobilmus geschaffenen Verhältnissen angeglichen werden können. Er wähe deshalb wünschenswert, wenn die Kommission konsequent weiter ihr Ziel verfolgen würde, wobei darauf Bedacht genommen werden müsste, solche Beschlüsse zu fassen, die auch den Wünschen der Kraftwagenlenker Rechnung tragen, die sich mit den Absichten der Kommission in verschiedenen Punkten vollkommen decken. Diesbezügliche Wünsche haben die internationalen Konferenzen der Berufskraftwagenlenker im Jahre 1924 in Hamburg und im Jahre 1927 in Paris zum Ausdruck gebracht. Es wäre sehr zu wünschen, wenn die für Fragen des Strassenverkehrs in Betracht kommende Kommission sich mit diesen Wünschen befassen, das Einvernehmen mit dem Internationalen Arbeitsamt herstellen, die Internationale Organisation der Transportarbeiter regelmässig zur Mitarbeit heranziehen und die auf den internationalen Konferenzen der Kraftfahrer geäusserten Wünsche zum Beschlusse erheben würde. Die Wünsche der Kraftwagenlenker, die ich im Nachfolgenden aufzählen werde, sind in Hinsicht auf den Zweck dieser Konferenz hauptsächlich betriebstechnischer Natur, obwohl teilweise auch die soziale Frage hierbei eine gewisse Rolle spielt. In Hinsicht auf den Aufgabenkreis dieser Konferenz aber und um den Kompetenzkonflikt zwischen dem Internationalen Arbeitsamt und der vom Völkerbund eingesetzten Kommission zu vermeiden, lasse ich hier

alle sozialen Wünsche beiseite und beschränke mich auf die betriebstechnischen Angelegenheiten. Die Wünsche über die sozialen Fragen wird die Internationale Transportarbeiter-Föderation dem Internationalen Arbeitsamt bekanntgeben. Ich stelle das Ersuchen, vor Beschlussfassung in allen Angelegenheiten der Kraftwagenlenker ein Einvernehmen mit dem Internationalen Arbeitsamt herzustellen. Die in dieser Konferenz kompetenten Forderungen der Kraftwagenlenker sind folgende:

Das internationale Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909 soll durch folgendes ergänzt werden:

- 1.) Dass Berufskraftwagenlenker während einer vorübergehenden beruflichen Tätigkeit ausserhalb ihres Heimatlandes der volle Genuss aller ihnen aus dem Dienstvertrag und nach den Gesetzen ihres Heimatlandes zustehenden Ansprüche gewährleistet bleiben.
- 2.) Einheitliche Ruhezeiten für Berufschauffeure während der Arbeitszeit zur Einnahme der Mahlzeiten und nach dreistündiger ununterbrochener Fahrt im Verkehrszentrum, verankert in den Automobilgesellschaften.
- 3.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Vorschriften über die praktische, theoretische und ärztliche Prüfung von Kraftwagenlenkern.
- 4.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.
- 5.) Neuabschluss einer Vereinbarung mit internationaler Geltung für den allgemeinen Strassenverkehr (Automobile, Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fussgänger).
- 6.) Einheitliche internationale Festsetzung der Vorschriften über das Befahren der rechten Strassenseite in allen Ländern.
- 7.) Internationale Festsetzung von Regeln über das Recht der Fortsetzung der Fahrt an Strassenkreuzungen (Vorfahrrecht). /In einem Lande kann der in gerader Richtung fahrende Wagen bei Begegnung die Fahrt fortsetzen, in einem anderen Lande muss der in gerader Richtung fahrende Wagen einem von einer rechts der Fahrbahn liegenden Seitenstrasse kommenden Wagen des Vorfahrrecht überlassen. Merkmale: Rechtsfahren, starker Verkehr, Eisenbahnstrassen./
- 8.) Internationale Regelung der Beleuchtung der Automobile.
- 9.) Internationale Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit.
- 10.) Verbesserung der Strassendecke in allen Ländern durch modernen Belag.
- 11.) Obligatorische Durchführung der Vorschriften über die Anbringung von Warnungstafeln und Signalen durch bildliche Darstellung (ohne Schriftzeichen in irgend einer Sprache, damit die Chauffeure aller Nationen die Gefahr zu erkennen vermögen) an schienenungleichen Kreuzungen von Eisenbahnen und an gefährlichen Wegstellen auf Landstrassen.
- 12.) Anbringung von Abwinkervorrichtungen und deren Beleuchtung bei Dunkelheit an Fahrzeugen, die mit mechanischer Kraft betrieben werden.

Brussel (Haag) schliesst sich namens der Union der christlichen Transportarbeiter den Ausführungen Forstners an und verweist darauf, dass die christlichen Transportarbeiter auf ihrer internationalen Konferenz 1926 die gleichen Beschlüsse gefasst haben. Der Vertreter Oesterreichs, Herr Min. Rat Dr. Reinhardt, dankte dem Vertreter der I.T.F., Forstner, für die überaus wertvollen Anregungen. Ein Teil derselben war bereits Gegenstand ernster Beratungen der Kommission. Er glaube, im Namen der gesamten

Konferenz versichern zu können, dass die Kommission gewiss gerne dazu beitragen werde, diese Wünsche in die Tat umzusetzen. Er werde alles dazu beitragen, damit ehestens die Angelegenheiten in Angriff genommen werden. Die Kommission werde sich hierbei selbstverständlich die Mitarbeit der internationalen Organisation der Arbeiter sichern. Zum Zeichen des Einverständnisses mit Herrn Min. Rat Dr. Reinhardt applaudierte die Konferenz seinen Ausführungen.

Sonst sprach niemand zu dem Berichte der Kommission über Strassenverkehr und der Präsident resümierte, dass er dem Vertreter der I.T.F. für seine Ausführungen danke. Er werde die vorgebrachten Wünsche sofort der zuständigen Kommission zuweisen und werde ihr empfehlen, dieselben mit dem gebührenden Ernste zu behandeln. Selbstverständlich werde nicht auf die Mitarbeit der Arbeiterorganisationen verzichtet werden.

Die übrigen Beratungen der Konferenz waren für unsere Kollegenschaft von geringerer Bedeutung.

A. FORSTNER.

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

DEUTSCHLAND.

Allgemeines.

In Deutschland werden nach den Gesetzen und der ständigen Rechtsprechung der obersten Gerichte alle Eisenbahnen und Strassenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Verkehr dienen, als Eisenbahnen bezeichnet. Ausserdem werden Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, aber mit Eisenbahnen oder mit Kleinbahnen in unmittelbarer Gleisverbindung stehen, sodass ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann (Werkbahnen), ebenfalls als Eisenbahnen bezeichnet und bewertet. Die Eisenbahnen sind in 3 Hauptgruppen einzuteilen und zwar:

- 1) Haupt- und Nebenbahnen;
- 2) Privateisenbahnen (Kleinbahnen);
- 3) Strassenbahnen.

Jede dieser Gruppen zergliedert sich wieder in Untergruppen und zwar:

- die Bahnen zu 1) in voll- und schmalspurige, sowie in private Nebenbahnen,
- die Bahnen zu 2) in voll- und schmalspurige Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen,
- die Bahnen zu 3) in voll- und schmalspurige Strassenbahnen und strassenbahnähnliche Betriebe.

Für jede dieser drei Gruppen bestehen besondere Gesetze. Das Kleinbahngesetz für die Bahnen Nr. 2 ist als Ergänzung zum Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 anzusehen. Ferner fallen unter das Kleinbahngesetz auch die Strassenbahnen, für welche als Ergänzung zum Kleinbahngesetz die „Bau- und Betriebsvorschriften für Strassenbahnen mit Maschinenbetrieb“ geschaffen wurden. Obwohl also für die genannten drei Hauptgruppen verschiedene Gesetze vorhanden sind, so gelten doch die Strafgesetze für alle Bediensteten in gleichem Masse, mit Ausnahme von Polizei-Vorschriften etc., die sehr verschieden sind.

Ueber die Kilometerlänge und den Personalbestand der verschiedenen Bahnen gibt folgende Tabelle Aufschluss:

	Strassenbahnen	Neben- u. Kleinbahnen	Privat-Eisenbahnen	Zusammen	Die Reichsbahn
Betriebslänge 1926 km.	5 338	9 770	4 312	19 420	53 345
Personalbestand nach dem Stande vom 1. 4. 1926					
a) Beamte oder Angestellte.	19 477	6 133	7 140	32 750	307 534
b) Arbeiter a und b zusammen.	88 974	9 936	9 240	108 150	400 928
	108 451	16 069	16 380	140 900	708 462

**

Organisatorisches.

Für das Fahr- und Arbeitspersonal der Strassenbahnen und Kleinbahnen ist der Deutsche Verkehrsbund, der eine Reichsabteilung für Strassen- und Kleinbahner errichtet hat, die zuständige Organisation; für die Handwerker in den Werkstätten die in Frage kommende Berufsorganisation (Metallarbeiter-Verband etc.). Es ist jedoch zu bemerken, dass auch der Gemeinde- und Staatsarbeiterverband in den Gemeindebetrieben Mitglieder hat, soweit die Werkstätten in Betracht kommen. Die Zahl ist jedoch nicht bedeutend. Zwischen diesem Verband und dem Verkehrsbund ist ein Gegenseitigkeitsvertrag abgeschlossen worden zum Zwecke einer gemeinsamen und wirksamen Interessenvertretung sowohl in bezug auf die Aufstellung allgemeiner Grundsätze auf dem Gebiete der Lohn- und Gehaltspolitik als des sozialen Arbeitsrechtes. Nach diesem Gegenseitigkeitsvertrag sind die Beiträge und Unterstützungseinrichtungen der Organisationen möglichst nach gleichen Bedingungen und Sätzen auszugestalten. Es ist unter keinen Umständen gestattet, Mitglieder der andern Organisation ohne die Zustimmung der letzteren zu übernehmen. In Betrieben oder Verwaltungen, in denen nur eine der beiden Organisationen Mitglieder hat, darf von der anderen keinerlei Agitation zur Aufnahme von Mitgliedern getrieben werden. Auf Grund dieser Vereinbarung werden vom Verkehrsbund bei 31 von 179 Strassenbahnen Lohnbewegungen im Einvernehmen mit dem Gemeinde- und Staatsarbeiterverband geführt. Es handelt sich meistens um Klein-, höchstens Mittelbetriebe.

Im Deutschen Verkehrsbund waren im Juli 1926 organisiert:

- 1) Strassenbahner 33 740, davon in Gemeindebetrieben 9 617.
 - 2) Private Eisenbahner 6 882
- insgesamt 40 622.

Diese Zahl dürfte Ende des Jahres 1926 um 3 000 überschritten sein.

Falls Eisen-, Klein- oder Strassenbahnen selbst Autobuslinien betreiben, gehört das Personal fast ausschliesslich dem Verkehrsbund an. Auch in diesem Fall macht der Gemeinde- und Staatsarbeiterverband dem Verkehrsbund Konkurrenz (nur soweit es sich um Gemeindebetriebe handelt), doch ist seine Mitgliederzahl unter dieser Gruppe sehr gering.

(Fortsetzung folgt).

Jahrbuch 1926 des Deutschen Verkehrsbundes

Vor uns liegt das wiederum vortrefflich ausgestattete Jahrbuch 1926 des Deutschen Verkehrsbundes, das ein ausgezeichnetes Bild der umfangreichen Tätigkeit und der erfreulichen Entwicklung des Bundes darstellt. Die Jahrbücher des Verkehrsbundes beschränken sich jedoch nicht darauf, das Organisationsleben in seiner Isoliertheit zu schildern; sie behandeln die Ereignisse innerhalb der Organisation im Lichte der nationalen und internationalen wirtschaftlichen und politischen Geschehnisse und schicken dem eigentlichen Tätigkeitsbericht eine Uebersicht über das Wirtschafts- wie das politische Leben voraus. Dadurch wollen sie den Lesern, d. h. vor allem den Verbandsmitgliedern, den inneren Zusammenhang der Dinge vermitteln.

Der erste Teil des beinahe 200 Seiten starken Buches beschäftigt sich mit den aussen- und innerpolitischen Ereignissen, der Rationalisierung und anderen Wirtschaftsfragen und schliesslich mit der deutschen Sozialpolitik. Bezüglich der Rationalisierung wird bemerkt, dass der Kampf der Gewerkschaften sich nicht gegen die Rationalisierung als solche, sondern gegen ihre falsche Anwendung richtet. „Er richtet sich dagegen, dass die Gewinne der Rationalisierung einseitig in erhöhten Profiten den Unternehmern zugute kommen und nicht gleichzeitig, wie es in den Vereinigten Staaten von Amerika der Fall ist, in einer Verkürzung der Arbeitszeit, in erhöhten Löhnen und gesenkten Preisen ihren Ausdruck finden. Die Rationalisierung ist noch nicht zu Ende, die Mittel- und Kleinbetriebe müssen auch dazu übergehen. Der Druck, der sich für die Arbeiterschaft aus der Rationalisierung ergibt, wird also noch eine ganze Weile fortauern. Umso stärker muss sie daher bestrebt sein, in den grossen Fragen der Wirtschaftspolitik ihren Willen durchzudrücken.“ Unseren deutschen Kameraden fehlt es nicht an Kampflust. „Die Aufgabe ist gross, der Weg zum Ziel schwer, aber den deutschen Gewerkschaften ist so vieles gelungen, ihnen wird auch dies gelingen!“

Mitgliederzahl.

Die Mitgliederzahl ist im Laufe des Jahres 1926 um rund 23 600 auf 313 069 gestiegen. Nach Berufsgruppen geordnet, war die Mitgliederzahl wie folgt verteilt:

Berufsgruppen	Männlich		Weiblich		Zusammen
	Erw.	Jugendl.	Erw.	Jugendl.	
Handel und Industrie . . .	79 282	2 877	15 763	334	98 256
Transportgewerbe . . .	38 274	689	508	14	39 485
Kraft- und Luftfahrt . . .	28 541	—	—	—	28 541
Hafenbetriebe . . .	25 645	163	65	1	25 874
Binnenschifffahrt und Wasserbau . . .	15 289	150	34	—	15 473
Seeschifffahrt . . .	9 129	27	38	—	9 194
Straßen- und Kleinbahn	42 320	84	512	—	42 916
Post und Telegraphie . . .	29 395	62	118	—	29 575
Reinigungsindustrie (einschl. Hausangest.)	6 341	689	10 154	110	17 294
Theater- und Kinoangestellte, Schaustellergelhilfen . . .	2 714	121	876	1	3 712
Diverse . . .	2 641	—	108	—	2 749
Zusammen . . .	279 571	4 862	28 176	460	313 069

Eine interessante Tabelle veranschaulicht die Dauer der Mitgliedschaft. Es sind eingetreten:

Vor dem Jahre	1916	52 591	Im Jahre	1921	19 979
Im Jahre	1916	2 398	" "	1922	20 598
" "	1917	3 336	" "	1923	18 957
" "	1918	20 866	" "	1924	24 597
" "	1919	42 852	" "	1925	37 267
" "	1920	22 572	" "	1926	47 056

Lohnbewegungen.

Im Jahre 1926 wurden 834 Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung geführt, davon 579 zur Verbesserung und 255 zur Abwehr von Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen. Es fanden 9 Angriffstreiks, 16 Abwehrstreiks und 5 Aussperrungen statt. Ueber Umfang, Dauer und Resultat dieser Bewegungen geben nachstehende Tabellen Aufschluss.

Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung.

Anzahl der Bewegungen	Die Bewegungen erstreckten sich:		An den Bewegungen waren beteiligt		Von den Beteiligten waren organisiert		Resultat der Bewegung		
	auf Betriebe:	mit Beschäftigten	männl.	weibl.	männl.	weibl.	erfolgr.	erfolgl.	
		männl.							weibl.
579 zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen	19 534	314 057	23 644	269 961	20 568	168 991	12 389	519	60
255 zur Abwehr von Verschlechterungen	13 961	99 610	9 404	97 409	9 221	65 704	5 480	218	37

Streiks und Aussperrungen.

Anzahl	Dauer	Erstreckten sich auf Betriebe	mit Beschäftigten		Es waren beteiligt		Es gehörten von den Streikenden bei Beginn des Konfliktes der Organisation an:		Resultate	
			männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	erfolgreich	erfolgr.
9 Angriffsstreiks	25 Wochen und 3½ Tage	35	316	5	314	5	294	5	8	1
16 Abwehrstreiks	29 Wochen und 1 Tag	252	1207	53	1207	53	771	49	12	4
5 Aussperrungen	12 Wochen und 5 Tage	21	156	90	152	90	144	84	4	1

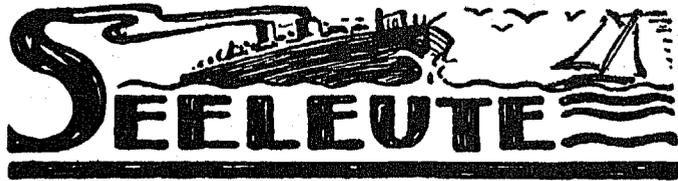
Ende des Jahres 1926 hatte der Verkehrsbund 166 Tarif-Vereinbarungen abgeschlossen. Die Anzahl der erfassten Betriebe betrug 7 553, mit 102 173 Beteiligten.

Finanzielles.

Das Barvermögen stieg um Mk. 813.370,01 und betrug am 31. Dezember 1926: Mk. 2.786.095,53. Die Einnahmen beliefen sich auf Mk. 6.086.896,83, die Ausgaben auf Mk. 5.273.526,82.

Obwohl wir noch gerne allerhand interessante Angaben aus dem Jahrbuche übernehmen möchten, so sind wir leider mit Rücksicht auf unseren beschränkten Raum nicht dazu imstande. Diejenigen, die über das Wirken der deutschen Transportarbeiterorganisation im Jahre 1926 Aufschluss wünschen, mögen die Verlagsanstalt „Courier“ G.m.b.H., Berlin S.O. 16, Michaelkirchplatz 4, um Zusendung des auch typographisch gut ausgeführten Jahrbuches bitten.

Ok.



Arbeitsbedingungen der Seeleute
in verschiedenen Ländern.

Nachstehend beginnen wir mit der Veröffentlichung unserer Erhebung über die Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern. Wie aus dem ersten Berichte (Schweden) hervorgeht, haben wir versucht, alle wichtigen Punkte zusammenzufassen. Laut Beschluss des Seeleutebeirates sollen diese Berichte nachher als Broschüre herausgegeben werden.

SCHWEDEN.

I. Löhne.

GRUPPE	Grosse Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt
	(Schiffe von 3000 und mehr Tonnen)	(Schiffe von 900 und mehr Tonnen)	(Schiffe von 899 und weniger Tonnen)
A. Deckpersonal.	Schw. Kr.	Schw. Kr.	Schw. Kr.
Bootsmann	170.—	160.—	160.—
Zimmermann	170.— *)	160.— *)	160.— *)
	158.— *)	148.— *)	148.— *)
Vollmatrose	154.—	140.—	140.—
Leichtmatrose	123.— *)	112.— *)	104.— *)
	103.— *)	93.— *)	80.— *)
Junge	64.— *)	55.— *)	43.— *)
	55.— *)	45.— *)	33.— *)
Maschinenraumpersonal			
Donkeyman und			
1. Motormann	170.—	160.—	160.—
Oeler	158.—	148.—	148.—
Heizer und 2. Motormann	154.—	140.—	140.—
Trimmer	103.—	94.—	64.—
Lehrjunge (Motorschiff)	64.—	55.—	43.—
C. Bedienungspersonal.			
1. Steward oder Allein steward	Min. 232.— Max. 300.—	Min. 185.— Max. 255.—	Min. 170.— Max. 215.—
Koch-Steward	Min. 232.— Max. 300.—	Min. 185.— Max. 255.—	Min. 170.— Max. 215.—
Messraum-Steward	Min. 35.— Max. 60.—	—	—
1. Koch	Min. 159.— Max. 207.—	Min. 150.— Max. 195.—	—
Alleinkoch	Min. 159.—	Min. 150.—	—
2. Koch	Min. 159.—	Min. 150.—	—
Junge	Min. 55.— Max. 64.—	—	—

*) Die beiden verschiedenen Sätze für Zimmerleute, Leichtmatrosen und Jungen gelten für solche mit bzw. ohne Dienst auf See.

Bemerkungen.

In der Binnenschifffahrt, wo die Mannschaften in der Regel auch Lade- und Löscharbeiten verrichten, werden folgende Sätze bezahlt :

Klasse I. Frachtdampfer auf See und den Gotha- und Trollhätta-Kanälen :

	Kronen im Monat
Deckmann	75.—
„ nach 8 Monaten Dienst als solcher	90.—
„ nach 12 Monaten Dienst	105.—
Steuermann	130.—
1. Heizer	120.—
2. „	70.—
2. „ nach 8 Monaten Dienst als solcher	90.—

Klasse II. Passagierdampfer auf dem Gotha-Fluss :

Deckmann	95.—
„ nach 12 Monaten Dienst als solcher	125.—
Steuerer	140.—
Heizer	125.—
„ nach 12 Monaten Dienst als solcher	140.—

Klasse III. Auf dem Dalslands-Kanal fahrende Dampfer :

Deckmann	100.—
Heizer	100.—
Leichterschiffer	200.—

Klasse IV. Leichter der Nora Bergslags Eisenbahngesellschaft :

Kapitän	220.—
Bootsmann	205.—

Farbige Mannschaften werden auf schwedischen Schiffen selten beschäftigt. Gegebenenfalls erhalten sie wahrscheinlich niedrigere Sätze ; wir sind jedoch nicht in der Lage, solche anzugeben.

Auf Oel-Tankschiffen sind die Sätze um 10—20 % höher als auf andern Schiffen.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a) auf See : 12 Stunden durchschnittlich (10 und 14 Stunden einen Tag um den andern);
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden zuzüglich 1/2 Stunde für Aufklaren oder Abfertigung ;
- c) an Tagen der Ein- und Ausfahrt : ebensoviel als auf See ;
- d) in den Tropen : 7 Stunden im Hafen, auf See wie oben.

Es besteht das Zweiwachensystem. Die Wachen dauern 4, 5 oder 6 Stunden, und werden wie folgt gegangen : Von Mitternacht bis 4 Uhr früh, von 4—8 Uhr vorm., von 8 bis 1 Uhr mittags, von 1 bis 6 Uhr abends, von 6 Uhr abends bis Mitternacht.

Auf grösseren Schiffen werden die nötigen Besatzungsmitglieder dem Steuerrad und Ausguck zugeteilt, während die übrigen als Tagelöhner beschäftigt werden. Die älteren Mannschaftsmitglieder werden im allgemeinen als Tagelöhner verwendet. Tagelöhner arbeiten 9 Stunden zwischen 6 Uhr vorm. und 6 Uhr abends.

Auf einigen Oel-Tankschiffen besteht das Dreiwachensystem.

Der Organisation ist nicht bekannt, ob farbige Mannschaften andere Arbeitszeit haben.

Ueberstunden sind bis zu 6 Stunden täglich oder 18 Stunden wöchentlich zulässig.

Im Falle des „Sicherheitsdienstes“ bestehen keine Einschränkungen.

Es sind Versuche unternommen worden, entweder gesetzlich oder vertraglich eine kürzere Arbeitszeit zu erwirken, mit dem einzigen Ergebnis jedoch, dass das Gesetz über die Arbeitszeit verschlechtert wurde.

Für Ueberstundenarbeit an Werktagen wird pro Stunde 1/150, an Sonn- oder Feiertagen 1/75 der Monatsheuer bezahlt.

Die Reeder sind sehr gegen Ueberstundenbezahlung und der Verband hat mit ihnen oft Streitigkeiten in dieser Sache. Unter Mithilfe der Behörden ist es den Reedern gelungen, dass fast alle Arbeiten an Bord unter „Sicherheitsdienst“ eingeteilt worden sind.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal :

- a) auf See : für Heizer auf grosser und kleiner Fahrt 8 Stunden, auf andern Schiffen 12 Stunden ;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden ;
- c) an Tagen der Ein- und Ausfahrt : 16 Stunden oder 24 Stunden in zwei aufeinanderfolgenden Tagen, in denen ein Tag der Ein- oder Ausfahrt inbegriffen ist ;
- d) in den Tropen : 7 Stunden.

Das Dreiwachensystem besteht in der grossen und in der kleinen Fahrt, das Zweiwachensystem in der Küstenfahrt.

In der grossen Fahrt fallen allgemein einige im Maschinenraum Beschäftigte in die Gruppe der Tagelöhner ; diese arbeiten 9 Stunden täglich.

Die Arbeitszeit der Donkeyleute, Oeler und Trimmer auf See hängt von der Anzahl Beschäftigten ab. Sind drei oder mehr Oeler und Trimmer vorhanden, so wird 8 Stunden, wenn weniger, 12 Stunden gearbeitet. Die Arbeitszeit des Donkeyman hängt von seiner Arbeit ab. Wird er auch als Oeler beschäftigt, so wird er in diese Kategorie, wenn nicht, in die Gruppe der Tagelöhner eingeteilt.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen gleich.

Es ist weder gesetzlich noch tarifvertraglich etwas darüber bestimmt, wieviel Kohle verarbeitet werden muss.

Ueberstundenarbeit ist bis zu 18 Stunden wöchentlich zulässig.

Um die Ueberstundenarbeit einzuschränken, bemüht sich der Verband, in seinen Tarifvertrag Bestimmungen hineinzubringen, wodurch dem gesetzlich zustehenden Recht, Ueberstundenarbeit zu verlangen, eine Grenze gesetzt wird.

Für Ueberstundenarbeit an Werktagen wird pro Stunde 1/150, an Sonn- und Feiertagen 1/75 der Monatsheuer bezahlt.

C. Bedienungspersonal.

Hierüber wurden keine Angaben gemacht.

III. Allgemeines.

Im Heimathafen werden die Seeleute von den Seemannsämtern, im Auslande von den Konsuln angemustert. Im Heimathafen werden sie durch die städtischen Arbeitsnachweise angeheuert. Die Seeleute sind mit der Arbeit der Seemannsämter nicht sehr zufrieden.

Die Heuer kann nur im Hafen, und zwar einmal wöchentlich, verlangt werden.

Bei der Heuerzahlung kann der Kapitän 1/3 der fälligen Summe, jedoch nicht mehr als eine halbe Monatsheuer, zurückbehalten.

Ueberstundenlohn wird manchmal sofort, manchmal am Ende des Monats bezahlt.

Ein Teil der Heuer kann durch monatlich zahlbare Ziehscheine an besonders bezeichnete Personen ausbezahlt oder einem Bankkonto des Seemanns überwiesen werden.

Der Kapitän kann, wenn er will, entweder durch Vorschuss-Scheine oder in bar Vorschüsse gewähren.

Auf Wunsch des Seemanns kann der Vorschuss auch dritten Personen ausbezahlt werden, doch kommt dies in Schweden nicht oft vor.

Bemannungsskala.

Die einzige gesetzliche Bestimmung über die Bemannung schreibt vor, dass die Schiffe hinreichend bemannt sein sollen. Die Verbände haben eine Erhebung über diese Frage eingeleitet, die noch nicht beendet ist.

Die Bemannungsskala einschl. Offiziere und Bedienungspersonal beträgt in der Regel auf Frachtschiffen von

1 000 und weniger Tonnen	12 bis 14
1 000 bis 3 000 Tonnen	14 „ 21
3 000 „ 6 000 „	21 „ 30
6 000 „ 10 000 „	30 „ 35

In der Küstenfahrt befinden sich auf kleinen Schiffen im Maschinenraum gewöhnlich 2 Heizer ; auf Schiffen von 750 bis 2 000 Tonnen 3 Heizer und 1 Oeler ; auf Schiffen von 2 000 bis 4 000 Tonnen 3 Heizer, 1 Oeler, 1 Donkeyman und 1 Trimmer ; auf Schiffen von 4 000 bis 6 000 Tonnen 3 Heizer, 2 Oeler, 1 Donkeyman und 2 Trimmer ; auf Schiffen mit 6 000 und mehr Tonnen 6 Heizer, 3 Oeler, 1 Donkeyman und 3 Trimmer.

Wohnungsverhältnisse.

Ein am 1. August 1927 in Kraft getretenes Gesetz bedeutet eine Verbesserung im Vergleich zu den früheren Verhältnissen.

Die Deck- und Maschinenraum-Mannschaften haben im allgemeinen besondere Unterkunft, selbst in der Küstenfahrt. In verschiedenen der neueren Schiffe ist für je zwei Mann eine Kabine vorgesehen.

Rationen.

Die Rationen sind gesetzlich vorgeschrieben. Die Skala umfasst 21 verschiedene Speisezetteln. Nachstehend ein Beispiel daraus :

SONNTAG : Morgenkaffee. 10 gr. ungerösteter Kaffee, 15 gr. Zucker, 2 Zentiliter Rahm.

Frühstück. 200 gr. gesalzener Speck, 300 gr. Kartoffeln, 10 gr. Kaffee, 15 gr. Zucker, 2 Zentiliter Rahm, 35 gr. Butter oder Margarine.

Mittagessen. 300 gr. frisches Fleisch, 7 gr. Schmalz, Salz und Pfeffer, 15 gr. Mehl, 5 gr. Zwiebel, 300 gr. Kartoffeln ; Sagosuppe, zubereitet mit 20 gr. Sago, 20 gr. Zucker, 15 gr. getrockneten Äpfeln, 10 gr. Zwetschgen, 5 gr. Rosinen und 5 gr. Kartoffelmehl ; 10 gr. Kaffee, 15 gr. Zucker, 2 Zentiliter Rahm.

Abendessen. Reis und Äpfel, zubereitet mit 60 gr. Reis, 15 gr. Zucker, 15 gr. getrockneten Äpfeln, 3 1/2 Deziliter abgerahmte Milch ; 3 gr. Thee, 15 gr. Zucker, 35 gr. Butter oder Margarine ; 20 gr. Wurst, 40 gr. Käse.

Tägliche Brotration. 140 gr. Roggenbrot, 25 gr. Roggen-Biskuit, 170 gr. Weizenbrot.

Auf den grösseren Schiffen in der grossen Fahrt gibt es besondere Messräume für das Deck- und Maschinenraumpersonal. Auf den meisten Schiffen werden aber die Mahlzeiten im Vorderdeck eingenommen. In den Häfen werden die Mahlzeiten gemeinsam, auf See wachenweise eingenommen.

Auf allen Frachtschiffen in der Küstenfahrt und auf den meisten Schiffen in der kleinen Fahrt werden in der Abteilung Bedienungspersonal auch Frauen beschäftigt.

Holländischer Zentralverband der Transportarbeiter.

Nachstehend ein vom holländischen Zentralverband der Transportarbeiter an die chinesischen Seeleute in der holländischen Handelsflotte gerichteter Aufruf, nebst Uebersetzung.

CENTRALE BOND VAN TRANSPORTARBEIDERS

Kantoren: Rotterdam: Heemraadsingel 323 en Pelikaanstraat 25
Amsterdam: 's-Gravenhekje 4

通告
貴中國水手諸君均舉本會同人今定各種條件陳列於下

- 一 管火人 每月薪洋壹拾五元
- 二 取煤人 每月薪洋八拾五元
- 三 用油人 每月薪洋壹拾五元
- 四 工頭 每月薪洋壹拾五元
- 五 水手 每月薪洋壹拾元
- 六 水手長 每月薪洋壹拾五元
- 七 飲食由公司供備

用機人 每日工作八點
管水人 每日工作十二點

在口內兩部工人每日皆工作八點

本同人知道諸君皆得工資比吾等較少此事乃因荷國水手與荷國水手船者設立火夫水夫的工資並時刻不獨是荷國人別國人亦可
諸君亦可要求以上之時刻工資飲食肥美並管事人慈仁如待荷國工人一樣

諸君在鹿特德木船上在紐約免所遇的事中國水手有情理之要求但他們不被放被踢者此事本同人請閱諸君如能與我等齊心則無不同意中國人可以要求工資契約飲食慈仁與荷國人一樣

協力達抗各國中惡劣資本家

西歷一九二七年

鹿特德木

荷國同車船搬運夫聯合會啓

An die chinesischen Seeleute! — Kameraden! — Wir halten es für angebracht, uns auf diesem Wege in Sachen der Lohn- und Arbeitsbedingungen auf den holländischen Kauffahrteischiffen an Euch zu wenden.

Wir teilen Euch deshalb mit, dass die Löhne einiger Seeleute-Kategorien durch Vertrag wie folgt festgesetzt sind:

Heizer hfl. 105.— pro Monat	Oeler hfl. 115.— pro Monat	Matrose hfl. 100.— pro Monat
Trimmer „ 85.— „ „	Donkeyman „ 115.— „ „	Bootsmann „ 115.— „ „

nebst freier Kost.

Die Arbeitszeit beträgt für das Maschinenpersonal 8 in 24 Stunden, und zwar abwechslungsweise 4 Stunden Arbeit und 8 Stunden Ruhe, für das Deckpersonal durchschnittlich 12 Stunden im Tag.

Im Hafen beträgt die Arbeitszeit für beide Kategorien 8 Stunden täglich. Es ist uns bekannt, dass Euch Löhne bezahlt werden, die ziemlich niedriger sind als die zwischen den Reedern und unserem Verband vereinbarten Sätze.

Und doch habt Ihr das Recht, die in dem Tarifabkommen festgesetzten und vorstehend aufgeführten Sätze zu verlangen.

Ferner könnt Ihr fordern, dass Ihr nicht länger als vereinbart zu arbeiten braucht, dass Eure Kost gut sein muss und Euch eine gute Behandlung zuteil wird. Besonders in letzterer Hinsicht fehlt es bei Euch so ziemlich an allem.

Was sich in New-York auf dem Dampfer „Rotterdam“, von der Holland-Amerika-Linie, mit Euern Kameraden zugetragen hat, wird Euch zweifellos noch frisch im Gedächtnis sein.

Nur weil Eure auf dem Dampfer „Rotterdam“ fahrenden Kollegen eine billige Forderung stellten, wurden sie mit Knütteln und Waffen bearbeitet, blutig geschlagen und geschossen.

Unter Hinweis auf diese Dinge fragen wir uns, ob es nicht an der Zeit wäre, gegen diese Praktiken Front zu machen und als Seeleute, ohne Rücksicht auf die Nationalität, allgemein zu fordern: Gleiche Lohn- und Arbeitsbedingungen. — Gute Kost. — Gute Behandlung.

Auf zum Kampfe gegen den internationalen Ausbeuter Kapitalismus!

Rotterdam, 1927.

Der Vorstand der Seeleute-Sektion des Zentralverbandes der Transportarbeiter.

NOTIZEN

Rationalisierung in der Seeschifffahrt.

Der „Nautical Gazette“ zufolge ist das mit Dieselmotoren ausgestattete 7000 t. Tankschiff „Sharon“ mit einem Apparat versehen worden, der es einem einzigen Manne ermöglicht, den Maschinenraum, einen Motor von 2200 PS. sowie die Steuereinrichtung vom Steuerhaus aus zu bedienen.

Zusammenarbeit von Flugdienst und Eisenbahn in Deutschland.

Ab 1. Oktober 1927 wird unter dem Namen „Flug-Eisenbahnverkehr“ ein Güterbeförderungsdienst eingeführt, der auf enger Zusammenarbeit zwischen dem Luftverkehrsunternehmen „Lufthansa“ und der Deutschen Reichsbahn beruht. Dadurch können Frachtsendungen auf Luftfrachtbriefe für den gesamten Verkehr aufgegeben werden, ohne dass es für den Uebergang der Güter von einem zum anderen Beförderungsmittel erforderlich wäre, einen neuen Transportvertrag auszuschreiben. Die Güter können auf jeder Reichsbahnstation und jeder Dienststelle der Lufthansa aufgegeben werden.

Die mechanische Ausrüstung des Hafens von Antwerpen.

Dem Bericht der Stadtverwaltung von Antwerpen für das Jahr 1926 zufolge, hatte der Hafen dieser Stadt für das Laden und Löschen von Schiffen insgesamt 531 mechanische Geräte. Hierunter befinden

sich: 68 Druckwasser-Kräne von 1,5 t, 229 Druckwasserkräne von 2 t, 2 Druckwasserkräne von 2,5 t, 1 Druckwasserkran von 10 t, 1 Handkran von 15 t, 80 elektrische Kräne von 2 t, 45 elektrische Kräne von 2,5 t, 91 elektrische Kräne von 3 t, 1 elektrischer Kran von 30 t, 1 elektrischer Kran von 50 t, 1 elektrischer Kran von 120 t, 4 Schwimmkräne von 3,5 t, 2 Schwimmkräne von 8 t, 4 Schwimmkräne von 3,5 t, 2 Schwimmkräne von 8 t, 4 Schwimmkräne von 10 t, 1 Schwimmkran von 150 t, 18 schwimmende Getreideheber mit je einem Löschvermögen von 200 t die Stunde.

In diesen Zahlen sind 46 elektrische Kräne von 3 t einbegriffen, die im Laufe des Jahres 1926 neu in Betrieb genommen worden sind.

Zivilisation und Saharabahn.

Die Pläne zum Bau einer Saharabahn, welche die Küste des Mittelländischen Meeres durch die ungeheure Sahara-Wüste mit dem französischen Kongo- und Niger-Gebiet verbinden soll, haben in Frankreich lebhaftes Interesse erweckt. Es wurde ein Comité du Transsaharien gebildet, das „an alle Franzosen, die sich unserer jetzigen Lage und der Gefahr, dass der politische und wirtschaftliche Nationalismus der fremden Länder auf uns einen Druck ausüben lässt, bewusst sind“, einen Aufruf erlassen und sie aufgefordert hat, es bei seiner Aktion zu Gunsten der Wiederaufrichtung des Landes zu unterstützen. Der Vorsitzende des erwähnten Komitees hatte in seiner Eigenschaft als Abgeordneter einen Gesetzesantrag eingebracht, der auf die Gewährung eines Kredites von 18 Millionen Franken abzielte für die Studien, welche der Oberste Rat der Landesver-

teidigung vornehmen soll, um die endgültige Linie und die Bauformalitäten für die Saharabahn feststellen zu können. Jetzt ist der Minister für Öffentliche Arbeiten auf diesen Vorschlag zurückgekommen und hat zu dem selben Zwecke einen Kredit von 20 Millionen Franken verlangt. Die Befürworter dieses Vorschlages beschränken sich nicht nur auf die Geltendmachung von Gründen politischer, wirtschaftlicher und militärischer Art. Einer der Vizepräsidenten des Comité du Transsaharien, Senator Mahie, Vorsitzender des Obersten französischen Eisenbahnrats, führt in einem in einer Kolonialzeitung veröffentlichten Artikel auch Gründe moralischer Art an mit der Versicherung, dass überall, wo die Strasse oder die Schiene in Erscheinung getreten sei, Ordnung und Zivilisation ihren Einzug gehalten hätten.

Der Plan hat, wie es scheint, alle Aussicht, verwirklicht zu werden.

Erhöhung der Arbeitsleistungen.

Ein Vergleich zwischen den Ergebnissen der in England vorgenommenen Erhebung über die Produktion vom Jahre 1907 und derjenigen vom Jahre 1924, die kürzlich teilweise veröffentlicht wurden, zeigt eine beträchtliche Erhöhung der Arbeitsleistungen. Auf nachstehender Tabelle sind die Durchschnittsleistungen der Arbeiter in den Jahren 1907 und 1924 angegeben. Unter Durchschnittsleistung ist hier zu verstehen der sich nach Abzug der Materialkosten ergebende Gesamtbetrag der Produktionskosten.

Industrie.	Nettoleistung		Ungefähre Erhöhung
	je Kopf 1907	je Kopf 1924	
	£	£	%
Selfen und Kerzen	155	411	165
Zement	132	363	175
Metalldraht	116	242	109
Streichhölzer	96	675	613
Kartonnagen	52	153	194
Papier	111	253	128
Druckerei und Buchbinderei	88	213	142
Verlagswesen und Zeitungen	190	546	187
Strumpfwirkerlei	61	159	160
Jute, Hanf und Leinen	62	140	125
Sell und Schnur	75	169	125
Seide und Kunstseide	55	255	364
Spiele und Spielzeug	59	139	135
Maschinen und Kessel	137	320	133
Tapeten	144	341	144
Stärke, blau und glasiert	174	419	141
Schmiede-Eisen und Stahlrohren	108	216	100
Verzinnetes Eisenblech	97	227	134
Baumwoll-Spinnerei und -Weberei	79	159	101
Stiefel und Schuhe	71	171	141
Gummi	124	247	100
Kraft- und Fahrräder	109	226	107

ESPERANTO

Die Hilfssprache in der internationalen Gewerkschaftsbewegung.

Durch die holländische Eisen- und Strassenbahner-Organisation haben wir dem Kongress des I.G.B. in Paris einen Vorschlag unterbreiten lassen, wonach eine Untersuchung über die Brauchbarkeit des Esperanto für die internationale Gewerkschaftsarbeit vorgenommen werden soll.

Nachdem Moltmaker (Holland) und Fimmen (I.T.F.) den Vorschlag unterstützt hatten, beschloss der Kongress, dass diese Untersuchung vorgenommen und geprüft werden soll, was durch die Einführung einer bestimmten Sprache oder Hilfssprache gegen die Zeitverschwendung und Missverständnisse, welche die Uebersetzungen auf internationalen Kongressen verursachen, gemacht werden kann.

Internationale Kongresse, wo nur eine Sprache gesprochen wird.

Vom 28. Juli bis 4. August tagte zu Danzig ein allgemeiner Welt-Esperantisten-Kongress und vom 12. bis 15. August zu Lyon derjenige der Arbeiter-Esperantisten (S.A.T.).

Auf beiden Kongressen, denen Vertreter einer Reihe von Ländern beiwohnten, wurde in der Hilfssprache debattiert.

Wir hoffen, in einer der nächsten Nummern auf diese Tagungen zurückzukommen, die schon an sich die überzeugendsten Beweise sind für die Brauchbarkeit des Esperanto als internationale Hilfssprache und für den ungeheuren Wert, den sie besonders für unsere Bewegung haben kann.

Erziehung zum Internationalismus.

Die bedeutendste holländische bürgerliche Tageszeitung, „De Nieuwe Rotterdamsche Courant“ vom 15. September schreibt u.a. folgendes über die auf dem Kongress zu Danzig gehaltenen und durch Rundfunk verbreiteten Esperanto-Reden:

„Jeder spricht nämlich zunächst einige Worte in seiner Mutter-

sprache und hält darnach eine kurze Ansprache in Esperanto, welche letztere ins Deutsche übersetzt wird. Eine bunte Reihe von für uns scheinbar sinnlosen Lauten geht an unseren Ohren vorbei wenn da finnisch, ungarisch, bulgarisch, südslawisch oder japanisch gesprochen wird. Und immer wieder fällt uns auf, wie dann die selbe, uns unverständliche Stimme übergeht in glashelles Esperanto und uns den Beweis liefert, dass all die scheinbar so voneinander verschiedenen Gehirne doch ganz in der selben Weise denken können und dass bei der Anwendung der internationalen Sprache von Dr. Zamenhof der gegenseitigen Verständigung von Menschen verschiedener Nationalitäten kein einziges Hindernis mehr in den Weg gelegt wird. Im Gegenteil, die Esperanto-Kongresse bringen uns stets mit Menschen in Verbindung, die unter ganz anderen Verhältnissen leben und die die Welt aus einem von dem unsrigen so grundverschiedenen Gesichtspunkt aus sehen, dass man Dinge hört und Einblick in Verhältnisse bekommt, die uns vollständig verschlossen bleiben würden, solange wir uns lediglich auf den Verkehr mit unseren eigenen Landes- und Sprachgenossen beschränken wollten. Diese Kongresse sind als solche eine Schule, die sich wie keine andere zur Erziehung der Menschheit zum Internationalismus im besten Sinn des Wortes eignet“.

Nicht englisch, sondern Esperanto!

Professor J. J. Findlay schreibt im „Daily Herald“ vom 28. Juli in einem Artikel über „Die Sprache des Friedens und guten Willens“ u. a.:

„Die Zeit, um sich darüber zu streiten, ob Esperanto das beste Mittel für den Weltverkehr sei, ist jetzt vorüber: es gibt kein anderes. Einige Engländer — darunter solche, die das Englisch von Chicago sprechen — hoffen immer noch, dass unsere Sprache, wie andere angelsächsische Einrichtungen, die Welt beherrschen möge. Wir sind aber armselige Patrioten wenn wir für das Britische Kaiserreich ein Schicksal suchen, das nur eine schwache Nachahmung der Eroberungen Cäsars oder Napoleons sein könnte.

In seiner ersten Kampfperiode hatte Esperanto mit Volapük, Ido und ähnlichen Welthilfssprachen zu konkurrieren; es hat nur durch sich selbst, ohne Unterstützung durch Protektion oder mit Geld und Gut Fortschritte gemacht — und Hauptaufgabe ist es, Männer und Frauen, besonders die jüngere Generation, zu veranlassen, ihm zu seiner Beherrschung die nötige Zeit zu widmen.“

Das Ueberleben des Geeignetesten.

Esperanto, dessen 40. Jahrestag durch eine besondere Konferenz gefeiert wird, kann Anspruch darauf erheben, von den zahlreichen Welthilfssprachen, deren Einführung versucht worden ist, die überlebende, geeignetste darzustellen.

(Manchester Guardian Weekly, Juli 1927).

Esperanto in der Arbeiterpresse.

Die wöchentlich erscheinende „Arbeiter Illustrierte Zeitung“ (Neuer Deutscher Verlag, Berlin), gibt seit kurzem die Erläuterungen auf der Lichtbilder-Seite auch in Esperanto wieder, wodurch dieser Zeitung zweifellos grösseres Interesse als bisher geschenkt werden dürfte.

Eingegangen:

Jarlibro 1927 S. A. T., Jahrbüchlein der „Sennacieca Asocio Tutmonda“, die Welt-Organisation der Arbeiter-Esperantisten. Dasselbe enthält alle möglichen Angaben über diese sehr rührige Organisation, ihre Satzungen, Vorstandsorgane, Einrichtungen etc.

Laut dem Jahresbericht betrug die Mitgliederzahl am 20. Juni ds. Js. 5 216 in mehr als 1 000 Orten von 40 Ländern. Bei der 1921 erfolgten Gründung waren 390 Mitglieder, am 1. März 1926 2 960 Mitglieder in 872 Orten von 35 Ländern vorhanden.

Ausser in Europa hat die S. A. T. noch Abzweigungen in Algerien, Argentinien, Australien, Brasilien, Canada, China, Japan, Marokko, Neu-Seeland, Portugiesisch Afrika, Südafrika, Tunis und in den Vereinigten Staaten.

Einige hundert Mitglieder gingen verloren, da es in Ländern wie Ungarn, Italien, Rumänien etc. unmöglich gemacht wurde, Mitglied der Organisation zu sein.

Um weitere Aufklärung über diese Organisation wende man sich an die S. A. T., 23, Rue Boyer, Paris XX.

„La Svvisa Fervojisto“, offizielles Organ der schweizerischen Eisenbahn-Esperantisten.

Es handelt sich hier um ein maschinenschriftlich vervielfältigtes Blättchen von 12 Seiten, das solange erscheinen soll als die Internationale Föderation der Eisenbahn-Esperantisten nicht in der Lage ist, ein regelmässig erscheinendes Blatt herauszugeben. Die schweizerische Organisation wird übrigens auch weiterhin ihre Mitteilungen in der Esperanto-Rubrik der Zeitung des Gewerkschaftsbundes bringen. Die Adresse der Redaktion lautet: Postfach Transito 560, Bern.

N.